



## ASUNTO: CONCESIONES/TAXIS

Competencia de los municipios en materia de  
concesión de licencias de taxis.

203/15

F

\*\*\*\*\*

## INFORME

### I. ANTECEDENTES DE HECHO

El Ayuntamiento solicita informe sobre el procedimiento y requisitos para la concesión de licencias de taxi.

### II. LEGISLACIÓN APLICABLE

- Ley 27/2013, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local (LRSAL).
- Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT)
- Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros

### III. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

1. CUESTIÓN PREVIA: COMPETENCIA MUNICIPAL EN MATERIA DE TRANSPORTES PÚBLICOS TRAS LA LRSAL.-Como premisa a esta cuestión conviene señalar la posición existente en materia de competencia municipal sobre transporte públicos con anterioridad a



la Ley 27/2013, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local (LRSAL), resultando esclarecedoras por el Tribunal Superior de Justicia de las Islas baleares en su Sentencia de 13 de mayo de 2005:

“Las jurisprudencia del Tribunal Supremo ha calificado la actividad de auto taxis como servicio impropio o virtual cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración (sentencias del Tribunal Supremo de 14 de marzo de 1977 y 30 de junio de 1979, recogidas en la de 30 de octubre de 1987 y sentencia de 13 de noviembre de 1995).

Ahora bien, conforme resulta de lo dispuesto en el artículo 86.3 de la Ley 7/1985, ha de concluirse que, en efecto, el servicio de taxi no es meramente una actividad privada de interés general sino que se trata de un servicio público impropio o virtual, pero, además se trata también de un servicio reservado al municipio; y ello con independencia de que se preste por particulares.

Al respecto debe tenerse en cuenta que la reserva declarada en el artículo 86.5 de la Ley 7/1985 comprende tanto el transporte regular de viajeros como el transporte discrecional, siendo el servicio de taxi una manifestación del transporte público de viajeros de carácter discrecional o no regular porque se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario u horario preestablecido -artículo 64.1 de la ley 16/1987-. La reserva al municipio del servicio de taxi comporta, con independencia de que su gestión no sea municipal, la atribución a aquél de la titularidad de dicho servicio, por lo que no sólo es que su inicio quede sujeto a la previa obtención de licencia sino que, en lo que aquí importa, también permite que el municipio implante limitaciones en la manera de prestación del servicio.

Por consiguiente, el servicio de taxi, como actividad de interés público reservada al municipio, puede verse afectado -en la iniciación porque requiere licencia, sin que exista un derecho subjetivo del particular a obtenerla, pero también en su funcionamiento- por limitaciones que difieran de las que atañen a toda actividad empresarial privada que no afecte al interés público.”

---



Puesto de manifiesto este posicionamiento jurisprudencial en cuanto al servicio de taxi, debemos resaltar que quizás la confusión que entre los operadores jurídicos se vino produciendo tras la entrada en vigor de la LRSAL venga propiciada por la redacción que esta norma dio al artículo 25 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local. En efecto, en la anterior redacción se establecía que el Municipio tenían competencia, entre otras materias en "Transporte público de viajeros", mientras que en la redacción dada a este precepto por la mencionada LRSAL se sustituye por "Transporte colectivo urbano". Es por ello que se vino a considerar que la competencia en materia de transporte que se extendiera más allá del término municipal, como lo es el servicio de autotaxi, quedaba excluida como competencia propia de los municipios, pasando a ser una competencia de las Comunidades Autónomas.

No obstante esto, cabe afirmar que la LRSAL mantiene la reserva del servicio en favor de los municipios en la redacción dada en el artículo 86.2, al indicar que se declara la reserva en favor de las Entidades Locales de las siguientes actividades o servicios esenciales: "... transporte público de viajeros, de conformidad con lo previsto en la legislación sectorial aplicable". Redacción que difiere de la anterior a la LRSAL, que señalaba únicamente "transporte público de viajeros".

No obstante, algunos sectores de la doctrina apuntan hacia una exclusión como competencia municipal del "transporte público de viajeros en vehículos autotaxi". El fundamento está en, como decíamos antes, la sustitución de la expresión "transporte público de viajeros" por la más restrictiva "transporte colectivo urbano". La corrección por parte del legislador sobre la expresión no resulta afortunada, ya que lo correcto es "transporte público urbano", frente al "interurbano". De tal forma que el término "urbano" es lo que pretende limitar, como es lógico, la competencia municipal al ámbito de la ciudad y no a los transportes interurbanos, que son competencia autonómica. Así, se emplea la expresión "urbano" en otros apartados del artículo 25.2. Pero en modo alguno parece que el legislador haya querido excluir de la intervención municipal la regulación y gestión de las licencias de taxi.

---



El transporte público de viajeros en vehículos autotaxi es un servicio de interés general, modalidad reglamentado, de carácter puramente municipal, sin perjuicio de su regulación en las leyes de Transporte Público de las distintas Comunidades Autónomas. Es más, es el único servicio reglamentado que con carácter general está presente en los municipios. No parece posible que las CCAA gestionen las licencias y el control del taxi. Como servicio reglamentado o regulado (mal llamados "impropios" por algunos sectores de la doctrina) es de titularidad privada y la Administración interviene con un instrumento directivo -la Ordenanza- y otros ejecutivos, como las licencias. Todas las leyes de transporte público urbano de viajeros reconocen y regulan la competencia municipal para gestionar las licencias de taxi, así como su control. Por otra parte, la doctrina ha reprochado al legislador de la reforma de 2013 haber olvidado el concepto de "servicios de interés general" del derecho de la Unión Europea, precisamente porque los servicios reglamentados pueden resultar una opción útil y fiable desde el punto de vista de la estabilidad presupuestaria y la sostenibilidad financiera. No parece congruente liquidar el único servicio de interés general, modalidad reglamentado, que tiene fuerza en los municipios.

Acudiendo a la legislación sectorial, lo primero que hay que indicar es que la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) , regulaba la competencia de la administración local sobre la materia en los artículo. 115 y siguientes. No obstante, la mencionada regulación fue declarada inconstitucional mediante Sentencia del TC 118/1996, 27 junio , al considerar que no resulta aplicable a aquellas CCAA que han asumido la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que discurren íntegramente por su territorio. Resulta de interés para esta cuestión lo señalado en la Sentencia del TS de 3 de febrero de 1999 al indicar en su Fundamento Jurídico Primero lo siguiente:

"Esta sentencia del TC declara entre otros, la inconstitucionalidad de los artículos 113 a 118 de la LOTT 16/87 los que ciertamente y muy en concreto el art. 113.1 reconocían la competencia municipal en materia gestión y ordenación de los servicios urbanos de transportes dentro del ámbito del municipio; mas declarada la inconstitucionalidad del precepto, la materia queda residenciada en el

---



ámbito de las normas propias del régimen local, en aplicación de las cuales y al no ser el servicio de autotaxi transporte público, no le son de aplicación los artículos 25.2.ii) y 86.3 ambos de la Ley de Bases de Régimen Local 2/85, sino el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros aprobado por Real Decreto 763/1979 de 16 de marzo que reconoce la competencia de los entes locales en la materia...”.

En consecuencia, la atribución de la competencia en la materia debatida de los Ayuntamientos conforme a la posición del TS, al carecer de normativa autonómica específica de transporte y de régimen local, tal y como sucede en el caso de nuestra Comunidad Autónoma, viene determinada por el RD 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles el cual está declarado vigente conforme establece la letra a) del número 4 de la Disposición Derogatoria del RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).

Este desarrollo competencial resulta aplicable con independencia de la nueva redacción de la LRSAL. En este sentido, debemos tener en cuenta que el legislador estatal, al aprobar la LRSAL, no ha modificado el régimen de competencias atribuido a los Ayuntamientos por el RD 763/1979 en relación con el servicio del taxi.

En relación con esta misma cuestión interesa resaltar lo establecido en el artículo 1 del RD 763/1979, en cuanto señala que los municipios con área de influencia recíproca y, consecuentemente, interacción de tráfico, podrán coordinarse en fórmula jurídica adecuada (Mancomunidad, Agrupación, concierto u otra) para la prestación de los servicios de este Reglamento, en forma unitaria, sujetándose el órgano gestor en cuanto a creación y adjudicación de licencias, a las normas subsiguientes y a las de la Ordenanza que pueda dictar con arreglo al párrafo segundo de este artículo. Se presumirá que existe influencia recíproca e interacción de tráfico cuando entre el suelo urbano o urbanizable de uno y otro municipio o Ente local no exista distancia superior a 25 kilómetros. Para el establecimiento de la coordinación señalada será preceptivo el previo informe del Ministerio

---



de Transportes, Turismo y Comunicaciones u órgano de la Administración Autonómica correspondiente. Los automóviles amparados por licencias otorgadas por el órgano gestor para realizar servicio interurbano deberán disponer de la correspondiente autorización del servicio discrecional interurbano, otorgada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones u órgano de la Administración Autonómica correspondiente.

En definitiva, el artículo 2 LOTT es bastante claro en este sentido, al disponer que dicha norma se aplicará con carácter supletorio en aquellas modalidades de transportes cuya competencia corresponda a las CCAA o a las EELL. Por otra parte, la consideración como de competencia local del servicio del taxi consiste en que las competencias propias reguladas en el artículo 25.2 de la LRBRL no tienen que referirse al servicio de taxi; ya que éste no se presta por los Ayuntamientos a los ciudadanos, sino que se desarrolla en régimen de prestación privada; si bien, con el control y garantía de la intervención municipal en la expedición de los títulos habilitantes.

Es decir, el servicio del taxi no constituye una competencia propia de los municipios; es más bien una competencia impropia o virtual, en los términos ya señalados. En tal sentido, difícilmente afectará a la estabilidad financiera la competencia en relación con la expedición de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de taxi por los privados, con la mera participación municipal en la intervención administrativa en el control de dicha prestación, incluyendo la potestad sancionadora en los términos que resulten de las ordenanzas municipales. Todo ello, unido a la reserva a favor de las EELL declarada en el artículo 86.2 LRBRL, en los términos ya expuestos, hace que la posición casi unánime en la doctrina sea la de sostener que los Ayuntamientos mantienen la competencia en relación con el servicio de taxi tras la LRSAL.

2. PROCEDIMIENTO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIA DE TAXIS.-Como se ha afirmado en el punto anterior del presente informe, el artículo 25 de la LRBRL, en su redacción dada por la LRSAL, el municipio tiene competencia "transporte colectivo urbano". Siendo calificada tal competencia por nuestro Tribunal Supremo como

---



impropia (sentencias del Tribunal Supremo de 14 de marzo de 1977 y 30 de junio de 1979, recogidas en la de 30 de octubre de 1987 y sentencia de 13 de noviembre de 1995). Competencia impropia, que por otra parte tiene una reserva legal en favor del municipio en el artículo 86 de la LRBRL. Tal reserva comprende tanto el transporte regular de viajeros como el transporte discrecional, siendo el servicio de taxi una manifestación del transporte público de viajeros de carácter discrecional o no regular porque se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario u horario preestablecido, según lo establece también el artículo 64.1 artículo.64.1 Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres de la LOTT.

La reserva al municipio del servicio de taxi comporta, con independencia de que su gestión no sea municipal, la atribución a aquél de la titularidad de dicho servicio, por lo que no sólo es que su inicio quede sujeto a la previa obtención de licencia sino que también permite que el municipio implante limitaciones en la manera de prestación del servicio.

Por tanto, el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio en el municipio, se ajustará a sus normas específicas, que tenga establecido el municipio en su correspondiente Ordenanza o Reglamento.

Por tanto, en caso de vacante de alguna licencia, o en el supuesto de ampliación del número de las ya existentes, el Ayuntamiento deberá proceder a su adjudicación en los términos previstos en el artículo 10 y siguientes artículo.10 Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros del Reglamento Nacional de Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.

---



El citado artículo 10 artículo.10 Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros del Real Decreto 763/1979 determina lo siguiente:

Para la prestación de los servicios al público que se regulan en el presente Reglamento será condición precisa estar en posesión de la correspondiente licencia de la Entidad Local.

La solicitud de licencia se formulará por el interesado acreditando las condiciones personales y profesionales del solicitante, la marca y modelo del vehículo y, en su caso, su homologación y grupo por el que se solicita.

Terminado el plazo de presentación de solicitudes referentes al número de licencias creadas, el órgano adjudicador publicará la lista en el «Boletín Oficial» de la provincia, al objeto de que los interesados y las Asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores puedan alegar lo que estimen procedente en defensa de sus derechos, en el plazo de quince días.

La Entidad Local resolverá sobre la concesión de las licencias a favor de los solicitantes con mayor derecho acreditado.

En el supuesto de que la adjudicación de licencias se realizara mediante concurso, el procedimiento se someterá a las normas de contratación local.

Dado el carácter principal interurbano que realizan los vehículos con licencia de la clase B) -auto-turismo-, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordinará a través de la Comisión Delegada de Tráfico y de Transportes y Comunicaciones de la Comisión Provincial de Gobierno la expedición de licencias de esta naturaleza con la autorización de las tarjetas V. T. de su competencia”.

Vemos por tanto que este precepto establece dos procedimientos para el otorgamiento de las licencias de taxi:

---





1. A instancia de interesados
2. Concurrencia pública

1. A instancia de interesados.-Este procedimiento queda subsumido en los siguientes trámites:

Solicitud de licencia formulada por los interesados acreditando las condiciones personales y profesionales , la marca y modelo del vehículo y, en su caso, su homologación y grupo por el que se solicita.

Terminado el plazo de presentación de solicitudes , se publica la lista en el «Boletín Oficial» de la provincia, para que en el plazo de quince días los interesados y las Asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores puedan alegar lo que estimen procedente en defensa de sus derechos.

Resolución de la Alcaldía concediendo la/licencia/a a favor de los solicitantes con mayor derecho acreditado.

2. Concurrencia pública.-Sometimiento de la concesión de licencias a las normas sobre contratación, procedimiento éste que resulta el más ajustado a derecho por someterse a los principios de igualdad, no discriminación y transparencia y a salvo de ellos derechos de transmisión que más adelante se dirán. Tal procedimiento consta de los siguientes hitos o fases:

- a) Decreto de la Alcaldía iniciando el expediente.
  - b) Redacción del Pliego de cláusulas administrativas para la adjudicación mediante concurso de las licencias de auto-taxi.
  - c) Propuesta de acuerdo que el Alcalde presenta al Pleno para la aprobación del pliego de cláusulas administrativas.
  - d) Anuncio de exposición pública del pliego de condiciones.
  - e) Certificación del resultado de la exposición pública.
  - f) Anuncio del resultado de las solicitudes presentadas.
  - g) Informe de valoración de las solicitudes presentadas.
  - h) Propuesta de acuerdo sobre adjudicación de la licencia de auto-taxi.
  - i) Notificación del acuerdo de adjudicación de la licencia de auto-taxi.
-



3. TRANSMISIÓN DE LAS LICENCIAS.-Debemos, en primer lugar, fijar que en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma no existe normativa de rango autonómico que regule expresamente la concesión de licencias de taxi; en base a ello será de aplicación lo establecido en el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, aprobado por RD 763/1979 (RSTAL).

Son varios los preceptos de esta norma los que regulan la cuestión relativa a la transmisión de las licencias de taxi:

#### Artículo 5

Las transmisiones por actos intervivos de los vehículos automóviles de alquiler, con independencia de la licencia de la Entidad Local a que estén afectos, llevan implícita la anulación de ésta, salvo que, en el plazo de tres meses de efectuada la transmisión, el transmitente aplique a aquélla otro vehículo de su propiedad, contando, para todo ello, con la previa autorización a que se refiere el artículo anterior, cuando fuere necesaria.

#### Artículo 14

Las licencias serán intransmisibles, salvo en los supuestos siguientes:

- a) En el fallecimiento del titular, a favor de su cónyuge viudo o herederos legítimos.
  - b) Cuando el cónyuge viudo o los herederos legitimarios y el jubilado no puedan explotar las licencias como actividad única y exclusiva, y previa autorización de la Entidad Local, en favor de los solicitantes reseñados en el artículo 12, teniendo en todo caso derecho de tanteo cualquier otro heredero forzoso en posesión del «permiso local de Conductor».
  - c) Cuando se imposibilite para el ejercicio profesional el titular de la licencia, por motivo de enfermedad, accidente u otros que puedan calificarse de fuerza mayor (entre ellos la retirada definitiva del permiso de conducir necesario), a apreciar en su expediente, en favor de los solicitantes del apartado anterior.
  - d) Cuando la licencia tenga una antigüedad superior a cinco años, el titular podrá transmitirla, previa autorización de la Entidad Local, al Conductor asalariado con permiso de conducir y ejercicio en la profesión durante un año, no pudiendo el primero obtener nueva
-



licencia del mismo Ente local en el plazo de diez años por ninguna de las formas establecidas en este Reglamento, ni el adquirente transmitirla de nuevo sino en los supuestos reseñados en el presente artículo.

Las licencias cuya titularidad corresponda a personas jurídicas solamente serán transmisibles cuando, teniendo una antigüedad de cinco años, se enajene la totalidad de los títulos.

Las licencias de la clase C) solamente podrán transmitirse cuando teniendo una antigüedad superior a cinco años se respeten los límites mínimos de titularidad del artículo 18 de este Reglamento.

Las transmisiones que se realicen contraviniendo los apartados anteriores producirán la revocación de la licencia por el Ente local, previa tramitación de expediente iniciado de oficio, a instancia de las Centrales sindicales, Asociaciones profesionales o cualquier otro interesado.

#### Artículo 17

Toda persona titular de licencia de las clases A) o B) tendrá la obligación de explotarla personal o conjuntamente mediante la contratación de conductores asalariados en posesión del permiso local de Conductor y afiliación a la Seguridad Social en régimen de plena y exclusiva dedicación y de incompatibilidad con otra profesión.

Cuando no pueda cumplirse con dicha obligación procederá la transmisibilidad de las licencias en los supuestos admitidos en el artículo 14 o su renuncia.

No será exigible la exclusiva y plena dedicación y la incompatibilidad profesional cuando la licencia se haya adjudicado para la prestación del servicio en municipios de menos de 5.000 habitantes y su titular no tenga personal a su servicio.



#### Disposición Transitoria Cuarta

Las licencias existentes a la entrada en vigor de este Reglamento podrán ser transmitidas, por una sola vez, de conformidad a lo dispuesto en el acuerdo de su adjudicación. Para las transmisiones futuras se estará a lo dispuesto en el artículo 14 de este Reglamento. La plena y exclusiva dedicación y de incompatibilidad con otra profesión del artículo 17 de este Reglamento no serán exigibles a los actuales titulares de una o más licencias, adjudicadas o adquiridas con arreglo a la normativa anterior a este Reglamento.

Los actuales titulares de licencias de la clase C) con número inferior al exigido por el artículo 18 de este Reglamento para el ejercicio de la actividad continuarán en el ejercicio de la misma con iguales derechos, requisitos y circunstancias que tuvieron cuando se las concedieron.”

De la lectura de estos preceptos podemos extraer las siguientes conclusiones sobre la transmisibilidad de estas licencias:

1) Las transmisiones por actos intervivos de los vehículos automóviles de alquiler, con independencia de la licencia de la Entidad Local a que estén afectos, llevan implícita la anulación de ésta, salvo las excepciones previstas en el propio RD 763/1979.

2) Las licencias son intrasmisibles salvo en los siguientes supuestos: Transmisiones *mortis causa* en favor del su cónyuge viudo o herederos legítimos del titular de la licencia.

Cuando el cónyuge viudo o los herederos legitimarios, el jubilado o el propio titular por razones de enfermedad no puedan explotar las licencias como actividad única y exclusiva, y previa autorización de la Entidad Local, en favor de:

- a) Los conductores asalariados de los titulares de licencias
  - b) Los titulares de la clase B) de la Corporación local adjudicadora de las licencias A) y B),
  - c) Las personas naturales o jurídicas que las obtengan mediante concurso libre.
-



Cuando la licencia tenga una antigüedad superior a cinco años, el titular podrá transmitirla, previa autorización de la Entidad Local, al Conductor asalariado con permiso de conducir y ejercicio en la profesión durante un año.

Las licencias existentes a a fecha 14 de abril de 1979 podrán ser transmitidas, por una sola vez, de conformidad a lo dispuesto en el acuerdo de su adjudicación.

De esta regulación de las transmisiones de las licencias se desprende el deber inexcusable del Ayuntamiento, y en el ejercicio de la competencia irrenunciable que sobre esta materia le corresponde, el deber de comprobar que las licencias de taxis otorgadas en su municipio o no han sido transmitidas o si lo han sido se han hecho tanto en los supuestos y casos permitidos por la normativa citada como con la necesaria autorización del Ayuntamiento, pues, y como hemos visto, toda transmisión fuera de estos casos lleva implícita la anulación de la licencia. Anulación que, en todo caso, corresponde al propio Ayuntamiento.

4. CREACIÓN DE NUEVAS LICENCIAS.-Es el propio RD 763/1979 el que en su artículo 11 regula el procedimiento para el otorgamiento de nuevas licencias. A tales efectos deberá tramitarse el oportuno expediente en el que se analicen los requisitos exigidos por este artículo 11 , debiéndose, en todo caso, acreditar la necesidad y conveniencia de la ampliación del número de licencias .

**Artículo 11:**

El otorgamiento de licencias por las Entidades Locales vendrá determinado por la necesidad y conveniencia del Servicio a prestar al público.

Para acreditar dicha necesidad y conveniencia se analizará:

- a)La situación del servicio en calidad y extensión antes del otorgamiento de nuevas licencias.
  - b)El tipo, extensión y crecimiento de los núcleos de población (residencial, turística, industrial, etc.).
  - c)Las necesidades reales de un mejor y más extenso servicio.
-



d) La repercusión de las nuevas licencias a otorgar en el conjunto del transporte y la circulación.

En el expediente que a dicho efecto se trámite se solicitará informe de la Comisión Delegada de Tráfico y Transportes y Comunicaciones de la Provincial de Gobierno y se dará audiencia a las Asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores representativas del sector y a las de los consumidores y usuarios, por plazo de quince días.”

Actualmente existe una única categoría de licencias (autotaxis), por lo que las antiguas licencias de clase B) ya no existen como tales. Como ya hemos visto, la adjudicación de las licencias se hará, en primer lugar a los conductores asalariados de los titulares de licencias de autotaxis que presten el servicio con plena y exclusiva dedicación en la profesión, acreditada mediante la posesión y vigencia del permiso de Conductor expedido por el Ente local creador de las licencias y la inscripción y cotización en tal concepto a la Seguridad Social. Si, aún así, quedasen licencias sin adjudicar, se adjudicarán a las personas naturales o jurídicas que las obtengan mediante concurso libre. En el supuesto de que la adjudicación de licencias se realizara mediante concurso, el procedimiento se someterá a las normas de contratación (hoy Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por RD legislativo 3/2011), debiendo redactarse las bases de acuerdo con dichas normas.

No obstante esto, y antes de plantearse la creación de nuevas licencias, debe tenerse en cuenta lo dicho en el punto anterior sobre ese deber irrenunciable del Ayuntamiento de comprobar, y en su caso anular, las posibles transmisiones ilícitas de licencias.

Así mismo, se deberá tener en cuenta, en su caso, lo determinado en la correspondiente Ordenanza Municipal, si existiese.