

**ASUNTO:** *“Sobre otorgamiento de licencia de taxi a quien es titular de otra.”.*

**1147/22**

EPB

\*\*\*\*\*

En relación con el asunto epigrafiado, y a petición de la Sr/a. Alcalde/sa-  
Presidente/a del Ayuntamiento de \_\_\_\_\_, se emite el presente

## **INFORME**

### **I. ANTECEDENTES**

Escrito del Sr. Alcalde- Presidente del Ayuntamiento de \_\_\_\_\_ de fecha \_/\_/\_\_\_\_  
(R.E. \_\_\_\_ ), sobre posible incompatibilidad en la concesión de una licencia de taxi  
al adjudicatario por contar con otra anterior. Señala que el municipio cuenta con  
una población de \_\_\_\_\_ habitantes y tres licencias de taxi.

### **II. NORMATIVA APLICABLE**

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL).
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local .
- Ley 27/2013, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local (LRSAL).
- Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales.
- Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, de Reglamento Nacional de Transportes Urbanos e Interurbanos.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT).
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC).

### **III. CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

#### **PRIMERA. DE LA COMPETENCIA MUNICIPAL EN MATERIA DE TRANSPORTES PÚBLICOS. CARÁCTER DEL SERVICIO DE TAXIS.**

El artículo 25.2 g) de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, en la redacción dada por la Ley 27/2013, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local (LRSAL), determina que el Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano. El término "urbano" pretende limitar la competencia municipal al ámbito de la ciudad, dado que los interurbanos son competencia de la Comunidad Autónoma.

El Tribunal Constitucional, que en su Sentencia 132/2001, de 8 de junio (FJ 4º), viene a considerarla como una "actividad económica privada aunque intervenida y reglamentada" (debiendo recordarse aquí que esta cuestión no ha sido pacífica, existiendo dificultades para definirlo jurídicamente con precisión, tanto por la jurisprudencia como por la legislación, que es oscilante y que va desde los "servicios públicos impropios o virtuales" hasta el "servicio público", pasando por el "cuasi servicio público", o la consideración como "servicio de interés público" o de "actividad privada de interés público"). 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 transportes público de las distintas Comunidades Autónomas. Es más, es el único servicio reglamentado que con carácter general está presente en todos los municipios. Es un servicio de titularidad privada en el que la Administración interviene con un instrumento directivo, las Ordenanzas, y otro ejecutivo, la licencia.

La Sentencia del Tribunal Supremo nº 921/2018, de 4 de junio reconoce sin ambages que el taxi constituye un servicio público y que el mismo entra dentro de la esfera de competencias de la Administración local. Se trata de un pronunciamiento importante pues tras la modificación de la LBRL se habían planteado ciertas dudas respecto del significado del término "Transporte colectivo

---

urbano” del artículo 25.2g, en relación con el artículo 86.2 LBRL que se refiere al “transporte público de viajeros” y si entre las competencias municipales se encontraba el transporte discrecional o únicamente el regular. El Supremo viene de este modo a reconocer claramente la competencia municipal en materia de taxis.

## **SEGUNDA. DE LA POSIBILIDAD DE SER TITULAR DE VARIAS LICENCIAS DE TAXI.**

La Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM), todas las Administraciones públicas españolas (Administración General del Estado, Comunidades Autónomas y las Entidades Locales) están obligadas a observar en sus disposiciones o actuaciones administrativas los principios establecidos para proteger las libertades de acceso y ejercicio de los operadores económicos. En particular, el artículo 9.1 de la LGUM, bajo el título "garantía de las libertades de los operadores económicos", preceptúa: "Todas las autoridades competentes velarán, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, eficacia en todo el territorio nacional de las mismas, simplificación de cargas y transparencia".

La imposibilidad de ser titular de varias licencias de taxi no está contemplada en el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, de Reglamento Nacional de Transportes Urbanos e Interurbanos ni resulta posible imponerla desde instancias municipales. Es más en las ordenanzas en las que de una forma u otra, han establecido esta limitación, los Tribunales han cercenado esta posibilidad.

El artículo 17 del citado Real Decreto 763/1979 establece la posibilidad de que el titular de una licencia, la explote 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.

En esta materia interesa traer a colación por la identidad de la cuestión objeto de informe, al **Tribunal Superior de Justicia de Andalucía** de Málaga, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sentencia 1930/2017 de 13 Oct. 2017, Rec. 728/2016 que con ocasión de la impugnación por la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía de la Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio de Taxi del Pleno del Ayuntamiento de Coín, la cual establecía la imposibilidad de ser titular de varias licencias.

---

La sentencia dispone que esta previsión, al suponer un límite establecido por la autoridad competente al acceso a una actividad económica o su ejercicio, debe estar fundamentada en una razón de interés general. También resulta exigible que se haya efectuado la comprobación por la autoridad reguladora de que no existe otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica. Proporcionalidad entendida como adecuación de los requisitos a la realización de los objetivos perseguidos, sin excederse de aquellos que sean necesarios para garantizar su consecución.

Hay que recordar que el Consejo de Estado en su Dictamen de 21 de julio de 2005, sobre el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, indicó que determinadas previsiones, tales como las relativas a que sólo las personas físicas puedan ser titulares de licencias, que un titular no pueda disponer de más de tres licencias y que la persona que transmita una licencia de autotaxi no podrá volver a obtener ninguna otra en el mismo o en diferente municipio hasta transcurridos dos años, no son propias de una disposición de rango reglamentario y debían suprimirse.

A este respecto, se considera oportuno hacer referencia a las consideraciones plasmadas en el documento de "Conclusiones preliminares de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa", publicadas en el mes de marzo de 2016, donde la CNMC dedica un apartado (5.3.5.4) a la limitación del número de licencias de taxi por persona. En dicho apartado, se considera que esta restricción limita en un gran número de regulaciones municipales la posibilidad de tener varias licencias de taxi en propiedad, lo que podría favorecer la reducción de costes en el desarrollo de la actividad a través del mejor aprovechamiento de las economías de escala en la gestión. Así pues, se menciona en el documento que "si el objetivo de la medida es evitar una posible concentración empresarial en el mercado que pueda derivar en comportamientos anticompetitivos por parte de aquella empresa con poder de mercado, se recuerda que ya existen instrumentos de defensa de la competencia para perseguir dichos comportamientos, resultando esta limitación en una medida desproporcionada para la consecución de dicho objetivo".

El Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo), en su sentencia de 24 de diciembre de 1985 , en relación al Reglamento municipal correspondiente de San Sebastián y en su sentencia de 30 de octubre de 1987 , que manifestó:

"debe declararse que la exigencia de la conducción personal de un autotaxi por el titular de una licencia municipal aunque sea en forma compañía con conductores

---

asalariados, infringe el principio de libertad de empresa consignado en el artículo 38 de la Constitución (...), pues el servicio de transporte urbano e interurbano denominado "Servicio Público del Taxi" debe regularse atendiendo al interés público de ese transporte con unos condicionamientos relativos a la prestación del servicio: horario, tarifas, recorridos, estacionamientos, tipo de vehículos y su conservación y distintivos y capacidad del conductor, etc., pero ello no legitima las restricciones del ejercicio de esa actividad por la empresa privada a la que se autoriza la prestación de este servicio conculcando el principio de libertad de empresa a que se ha hecho mención; sin perjuicio además de que esta intervención de la empresa, en lo que no afecte al propio servicio, no está legitimada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, al no atender a los fines que la legitiman, que son los del Servicio Público del taxi; sin que tengan relación con ese servicio ni con las necesidades públicas que se atienden con el mismo: el transporte de viajeros, el que se preste, o no, por el titular de la licencia municipal es circunstancia ajena a las condiciones establecidas respecto a la capacidad de quien conduzca el vehículo".

#### **IV. CONCLUSIÓN**

De conformidad con las consideraciones expuestas es parecer de quien suscribe que nada obsta a que el Ayuntamiento proceda, de conformidad con el procedimiento habilitado al efecto, a adjudicar la licencia de taxi a quien ya es titular de una licencia de taxi, por no existir disposición de rango legal o reglamentario que establezca la referida limitación.

Este es el informe de la Oficialía Mayor en relación con el asunto de referencia, con efectos meramente ilustrativos y no vinculantes para con lo solicitado por el Ayuntamiento de \_\_\_\_\_, advirtiéndose expresamente que su contenido no pretende, en modo alguno, sustituir o suplir el contenido de aquellos otros Informes que se hayan podido solicitar o que preceptivamente, y en su caso, se deban emitir para la válida adopción de acuerdos, motivo por el cual se somete este informe a cualesquiera otro mejor fundado en Derecho.

En Badajoz, 2022