



MEMÒRIA JUSTIFICATIVA DE LA CREACIÓ DE 12 NOVES LICÈNCIES DE CARÀCTER ORDINARI D'AUTO-TAXI PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS EN AUTOMÒBILS LLEUGERS DE LLOGUER AMB CONDUCTOR AL MUNICIPI D'EIVISSA. CRITERIS A TENIR EN COMPTE I REGIM JURÍDIC DE LES LICÈNCIES ORDINÀRIES.

Antecedents

El Pla Director de Mobilitat d'Eivissa recull entre les propostes per al foment de la mobilitat en transport públic, la següent:

«Ordenació del servei de taxi i complementarietat amb la resta de serveis públics»

L'Ajuntament d'Eivissa, dins de la seva política de promoció d'una mobilitat sostenible, aposta clarament per un increment i una millora constant de l'oferta de transport públic i una millor qualitat del servei, cosa que finalment repercutirà en la qualitat de vida de la població i de tots els visitants que arriben a la nostra ciutat. El servei del taxi en l'àmbit del transport públic de viatgers té una presència molt destacada per a la mobilitat de les persones en general i per als turistes que ens visiten. Aquest servei del taxi del municipi d'Eivissa té com a missió cobrir les necessitats de transport circumstancial dels ciutadans i visitants de Vila les 24 hores del dia i durant tots els dies de l'any. La contribució d'aquest sector en l'activitat turística i el component públic i de vegades assistencial d'aquest servei fa convenient una proporcionada actuació que s'ajusti a les especials necessitats de la demanda d'aquest servei.

En les temporades estivals dels últims anys, s'ha constatat que existeix una gran desproporció entre l'oferta d'aquests serveis i la demanda que es produeix, provocada en gran part pel marcat component estacional de la demanda turística d'Eivissa, que fa que la població augmenti notablement durant els mesos d'estiu i, per tant, no es pugui prestar un òptim servei amb el nombre de vehicles autoritzats per prestar el servei de transport públic de viatgers durant tot l'any. Això ha provocat sobretot les últimes temporades estivals un creixent augment de l'oferta il·legal de transport de viatgers que, a més de suposar un perjudici directe al sector del transport de viatgers en taxi, afecta seriosament la imatge turística pròpia de l'illa i produeix altres distorsions, com per exemple l'afectació de la seguretat viària.

Per a tractar de corregir aquest dèficit i en aplicació del Decret Llei 1/2012 l'Ajuntament d'Eivissa va aprovar dos plans bianuals municipals de taxis estacionals: primer per a les temporades estivals de 2012 i 2013 i en segon lloc per a les temporades estivals de 2014 i 2015.

L'entrada en vigor de la Llei 4/2014 de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, derogà el Decret Llei 1/2012 encara que de forma transitòria va mantenir la vigència dels plans aprovats per als anys 2014 i 2015 abans de la seva aprovació. Aquesta Llei 4/2014 recull un règim anàleg al que s'establí amb el Decret Llei: aprovació de plans municipals reguladors per a l'obtenció de llicències temporals de taxi en primera instància (arts 52 i 53) i també d'establiment d'autoritzacions discrecionals temporals d'àmbit insular (art 69.4), corresponent en aquest cas al Consell Insular d'Eivissa com a òrgan competent.



La Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears (BOIB núm. 88 de 28 de juny de 2014) estableix al seu article 48 que *“amb caràcter general, correspon als ajuntaments exercir les competències administratives en relació amb el servei d'auto-taxi, en particular fixar la normativa, atorgar i revocar llicències, definir el marc tarifari, acreditar l'aptitud dels conductors mitjançant el procediment establert, i també, si escau, les incompatibilitats d'aquests, i exercir les tasques d'inspecció i sanció”*. Al seu **article 53 règim jurídic**, estableix que *“les llicències d'auto-taxi poden ser **de caràcter ordinari, ... o de caràcter temporal**, que són les que s'atorguen per una durada determinada, dins l'àmbit territorial dels ajuntaments respectius quan així ho aconsellin les necessitats dels usuaris i les usuàries potencials.* “

A fi de determinar la necessitat i conveniència de modificar el nombre de les llicències d'auto-Taxi, l'Ajuntament d'Eivissa, va encarregar l'any 2017 un estudi d'avaluació del servei del taxi del municipi d'Eivissa que tingués en compte la incidència en aquest dels taxis que operen a la resta de municipis de l'illa sobre la base de l'ordre de recollida vigent que permet descarregar i carregar passatgers en els diferents municipis sota una sèrie de condicions, amb independència de a quin municipi pertany la llicència. Aquest Estudi es va finalitzar a novembre de 2017 i en él es determina la **necessitat de llicències fixes i/o estacionals i el nombre d'aquestes en base a la demanda real existent**.

D'acord amb aquest estudi que recull que l'augment de la població estacional no es produeix únicament a l'estiu sinó al llarg de tot l'any en mesos fora de la temporada, una vegada estudiades les necessitats del municipi que ho justifica'n i atès que l'Ajuntament ha de fer servir els interessos generals, s'ha estimat la necessitat i conveniència d'incrementar gradualment el nombre de llicències fixes de Taxi en la ciutat d'Eivissa.

1. Potestat per a la intervenció municipal en l'expedició de títols i ordenació del sector del taxi

De conformitat amb el dret a la llibertat d'empresa reconegut per l'article 38 de la Constitució, l'Administració pot intervenir imposant requisits, limitacions i prohibicions a l'activitat privada només si està expressament habilitada per a això en una norma de rang legal.

L'activitat d'auto- taxis es qualifica de servei públic impropï o virtual la prestació del qual implica una relació de subjecció especial amb l'Administració (sentències del Tribunal Suprem de 14 de març de 1977 i 30 de juny de 1979, recollides en la de 30 d'octubre de 1987 i sentència de 13 de novembre de 1995), que es desenvolupa en règim de prestació privada, si bé, sota el control i garantia de la intervenció municipal en l'expedició dels títols habilitants i ordenació del servei.

Per tant, el servei de taxi, pot veure's afectat per limitacions que difereixin de les que concerneixen a tota activitat empresarial privada que no afecti l'interès públic i així, davant les necessitats que l'estudi assenyala, l'Ajuntament pot adoptar diferents mitjans per a garantir la millor qualitat del servei, d'una banda està **habilitat a ajustar l'expedició de llicències per a satisfer la demanda real**, i d'altra banda, gaudeix de competències per a establir mesures d'organització i ordenació del servei; en matèria d'horari, calendari i vacances, parades i tarifes autoritzades, ja que l'Administració gaudeix d'especials potestats de tutela en tractar-se d'una relació administrativa de subjecció especial.



Normativa aplicable

Estatat:

- Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres.
- Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres.
- Reial decret 763/1979, de 16 de març, pel qual s'aprova el Reglament Nacional dels serveis urbans i interurbans de transports en automòbils lleugers.

Autonòmica:

- Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.
- Decret 41/2006, de 28 d'abril, d'aprovació del Pla Director Sectorial del Transport de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears

Municipal:

- Reglament municipal del servei de transport urbà de viatgers en automòbils lleugers de lloguer amb conductor de l'Ajuntament d'Eivissa (BOIB núm.2 , de 22-3-2003).
- Aprovació del Pla d'actuació en matèria de transport públic de viatgers en vehicle turisme per als anys 2018 i 2019 (BOIB núm.32 , de 13- 03-2018).

Fonaments jurídics

1. Competència municipal per a la creació de llicències

Es tracta d'una competència autonòmica ex article 30.5 del EAIB. Això és conforme a la distribució competencial en la matèria que es deriva de la Sentència 118/1996, de 27 de juny, del Tribunal Constitucional, que incideix d'una manera determinant en la regulació d'aquesta classe de serveis, establint un nou marc competencial, amb referència al caràcter urbà i intra-autonòmic d'aquests transports en automòbils de turisme, establint la competència exclusiva de les Comunitats Autònomes, la qual cosa ha portat al fet que aquestes estableixin la seva pròpia Llei de transport urbà.

Així, l'article 53 Llei 4/2014, de 20 juny, de Transport Terrestre i Mobilitat Sostenible d'Illes Balears, contempla la competència municipal per a atorgar, modificar i extingir les llicències ordinàries, i les condicions per a prestar el servei d'auto-taxi, així com per a atorgar les llicències temporals mitjançant l'aprovació d'un pla regulador que determini la seva adjudicació, les condicions de prestació del servei, el número mínim i màxim, les condicions a les quals hauran de subjectar-se, els drets i les obligacions, la quantia de la taxa, els supòsits de revocació, el termini de durada i altres condicions que es considerin adequades o necessàries.

El règim jurídic per a l'atorgament de les llicències ordinàries de nova creació es preveu en l'apartat 3 del citat article 53, que s'atorgaran de conformitat amb els procediments que estableix la normativa de règim local, mitjançant un concurs en el qual es valorarà de manera preferent, entre altres aspectes, la dedicació prèvia a la professió en règim de treballador assalariat o de familiar del treballador autònom que no tingui la condició d'assalariat, durant el temps que s'estableixi.

L'article 53.2 de la Llei 4/2014 preveu llicències de dues classes, ordinàries i temporals:



“2. Les llicències d'auto-taxi podran ser de caràcter ordinari, que són les atorgades sense un termini de durada predeterminada, o de caràcter temporal, que són les atorgades per a una durada determinada, dins de l'àmbit territorial dels respectius ajuntaments quan així ho aconsellin les necessitats dels potencials usuaris i usuàries.”

Els municipis són competents per a establir, mitjançant Ordenança local, el règim d'atorgament, utilització, modificació i extinció de les llicències, sempre d'acord amb els principis que els articles 3 i 15 de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres estableixen:

“Article 3.

L'organització i funcionament del sistema de transports s'ajustarà als següents principis:

- a) Establiment i manteniment d'un sistema comú de transport en tot l'Estat, mitjançant la coordinació i interconnexió de les xarxes, serveis o activitats que els integren, i de les actuacions dels diferents òrgans i Administracions Públiques competents.*
- b) Satisfacció de les necessitats de la comunitat amb el màxim grau d'eficàcia i amb el mínim cost social.*
- c) Manteniment de la unitat de mercat en tot el territori espanyol, conforme a l'article 139.2 de la Constitució.”*

“Article 15.

1. L'Administració podrà programar o planificar l'evolució i desenvolupament dels diferents tipus de transports terrestres, a fi de facilitar el desenvolupament equilibrat i harmònic del sistema de transports.

2. Els programes o plans contindran especialment previsions sobre les següents qüestions:

- a) Els serveis o activitats de gestió pública directa.*
- b) El disseny general o parcial de la xarxa de transports regulars o dels seus eixos bàsics en el transport de viatgers per carretera i de la Xarxa Nacional Integrada en el transport ferroviari.*
- c) Les restriccions o condicionaments per a l'accés al mercat, si procedissin.*
- d) Les prohibicions o restriccions de transport en zona o zones determinades, si procedissin*
- e) Les mesures de foment i suport al transport o a determinades classes d'aquest, si procedissin.”*

I considerant d'altra banda, que l'article 5 de Llei 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat de mercat, disposa:

“Article 5. Principi de necessitat i proporcionalitat de les actuacions de les autoritats competents.

1. Les autoritats competents que en l'exercici de les seves respectives competències estableixin límits a l'accés a una activitat econòmica o el seu exercici de conformitat amb el que es preveu en l'article 17 d'aquesta Llei o exigeixin el compliment de requisits per al desenvolupament d'una activitat, motivaran la seva necessitat en la salvaguarda d'alguna raó imperiosa d'interès general de les compreses en l'article 3.11 de la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici.



2. Qualsevol límit o requisit establert conforme a l'apartat anterior, haurà de ser proporcionat a la raó imperiosa d'interès general invocada, i hi haurà de ser tal que no existeixi un altre mitjà menys restrictiu o distorsionador per a l'activitat econòmica.”

“Article 9

1. Totes les autoritats competents vetllaran, en les actuacions administratives, disposicions i mitjans d'intervenció adoptats en el seu àmbit d'actuació, per l'observança dels principis de no discriminació, cooperació i confiança mútua, necessitat i proporcionalitat de les seves actuacions, eficàcia en tot el territori nacional d'aquestes, simplificació de càrregues i transparència.

2. En particular, garantiran que les següents disposicions i actes compleixen els principis citats en l'apartat anterior: [...]

b) Les autoritzacions, llicències i concessions administratives, així com els requisits per al seu atorgament, els exigibles per a l'exercici de les activitats econòmiques, per a la producció o distribució de béns o per a la prestació de serveis i aquelles matèries que versin sobre l'exercici de la potestat sancionadora o autoritzadora en matèria econòmica.[...]

Els principis abans assenyalats han de regir l'actuació de l'administració en la planificació del sector, quantificant adequadament el nombre de llicències per a oferir un servei de qualitat en el municipi i donar resposta als problemes de mobilitat tant durant la temporada turística, com els vinculats a l'especial dispersió de la població.

2. Criteris a tenir en compte per a determinar la ràtio de taxis i règim jurídic de les llicències ordinàries i les llicències temporals.

És freqüent en un mercat fortament regulat com el taxi que es produeixin desajustaments –de forma bidireccional- d'oferta i demanda. En aquest sentit l'informe de la Comissió Nacional de Competència (Informe econòmic sobre els límits quantitatius i les restriccions a la competència en preus en el sector del taxi de la ciutat de Màlaga – LA/01/2015) destaca que amb freqüència la demanda s'expandeix però l'oferta roman fixa o no evoluciona d'acord amb la demanda, la qual cosa constitueix un dels indicadors més clars del funcionament ineficient d'aquest mercat. En altres casos, s'ha procedit al rescat de llicències per excedir l'oferta la demanda actual del servei.

En tot cas, el municipi ha de buscar “l'equilibri de mercat”, garantint el funcionament del mercat en el millor interès dels passatgers, executant plans que atenguin les necessitats de la població, que poden variar a través de períodes de temps, efectuant una regulació que intenti corregir els defectes de la no perfecta competitivitat del mercat, poder oferir un servei universal, i controlar les externalitats del sector tant en congestió i contaminació, com en excés o falta d'oferta.

Així, en base a les conclusions de l'estudi encarregat per l'Ajuntament es va aprovar un nou Pla d'actuació en matèria de transport públic de viatgers en vehicle turisme per als anys 2018 i 2019 (BOIB núm.32 , de 13- 03-2018).

En Illes Balears, les llicències temporals es varen crear per donar resposta a la demanda amb alta temporalitat pròpia dels municipis turístics de platja. Així, el preàmbul de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears:

“En el que afecta al servei de taxi, es creen les llicències municipals d'auto-taxi i les



autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme de caràcter temporal, el desenvolupament del qual es considera competència exclusiva de cada àmbit insular; es possibilita que els vehicles amb els quals es presta el servei, tant de caràcter ordinari com de caràcter temporal, tinguin una capacitat de fins a set places i que els vehicles adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda puguin ser fins i tot de nou places, si bé hauran de tenir la classificació de vehicle de turisme i no podran transportar a més de set persones, inclosa la persona conductora.

Així mateix es preveuen, fora del que constitueix una àrea de prestació conjunta, els règims de recollida de viatgers fora dels municipis on estigui domiciliada l'autorització de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme."

El municipi d'Eivissa ha comptat amb un Pla d'actuació en transport públic de viatgers en vehicles turisme per als anys 2018 i 2019, d'acord amb la competència que li atribueix l'article 7.1 g) de la Llei 4/2014, en virtut del qual ha "d'elaborar i aprovar el Pla de mobilitat urbana sostenible i adequar les infraestructures dels transports urbans a les necessitats turístiques i residencials previstes en aquest pla." i aquest Pla va establir un nombre màxim de 147 llicències temporals durant els mesos de juny, juliol, agost i setembre, que es varen sumar a les llicències ordinàries que ascendeixin a 134 llicències ordinàries la qual cosa ha suposat un increment de 8 llicències respecte al pla anterior (2016-2017) quan es varen crear 139 llicències temporals. Aquest increment es va realitzar a favor dels titulars de llicències d'euro-taxis

Quant a la creació de llicències ordinàries l'últim expedient correspon a acord de Ple de vint-i-set de setembre de dos mil dotze en què es va aprovar la creació de 7 noves llicències d'auto-taxi, dues d'aquestes per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) en el municipi d'Eivissa.

La incidència de l'augment de la ràtio de taxis mitjançant l'atorgament de llicències temporals en la rendibilitat del taxi es veu limitada per la preferència que la mateixa Llei reconeix als titulars de llicències ordinàries en l'article 52.4 de la Llei 4/2014:

"4. Les llicències de caràcter temporal s'atorguessin preferentment als titulars de llicències de caràcter ordinari."

Preferència que es va a recollir al Pla d'actuació en transport públic de viatgers en vehicles turisme per als anys 2018-2019 i als plans anteriors atorgant en tot cas una reserva per als assalariats de llicències de taxi del municipi d'Eivissa.

És per això que si existeixen necessitats detectades de servei de taxi en determinats nuclis fora de l'època estival, el municipi ha d'examinar si pot atendre aquestes necessitats creant noves llicències ordinàries considerant que les mateixes han de ser cobertes per a atendre adequadament el servei sense que per això s'hagi d'afectar la sostenibilitat de l'explotació de les llicències.

Doncs bé, en aplicació de l'article 53 de la Llei 4/2014 el municipi pot ajustar l'oferta a la demanda real bé mitjançant la creació de noves llicències ordinàries:

"3. Per a l'atorgament de les llicències ordinàries, els ajuntaments hauran d'elaborar un informe justificatiu de la necessitat o la conveniència d'establir noves llicències, i hauran de comunicar-lo a les associacions més representatives del sector dins del seu terme municipal o, a falta d'aquestes, a les d'àmbit insular o autonòmic."



I mitjançant l'ajust de l'oferta a la demanda real en l'època estival mitjançant l'atorgament de llicències temporals.

Segons disposa l'article 11.2 de la Llei 4/2014 "El Govern de les Illes Balears, els consells insulars i els ajuntaments, en la seva condició d'òrgans o organismes públics competents en la matèria, atenent la seva disponibilitat pressupostària, hauran d'estudiar les **demandes de transport dels usuaris** intentant satisfer-les amb el mínim cost econòmic i social, buscant l'eficàcia i la racionalitat en l'ús dels mitjans i recursos disponibles."

En el mateix sentit, l'article 2.e) de la mateixa norma defineix la **rendibilitat social**, entesa com l'assumpció, segons els mitjans disponibles, de les necessitats de servei públic en termes de disponibilitat temporal o espacial, d'atenció a col·lectius determinats o de l'assoliment de nivells mitjans de qualitat.

La qüestió ha estat objecte d'examen per la Sala del Tribunal Superior de Justícia d'Illes Balears en sentència núm.109/2010, i recentment en sentència núm.185/2016, de 12 abril, que literalment va disposar:

*"En la **sentència de la Sala núm. 109/2010 -ROJ: STSJ BAL 118/2010 ECLI: ES: TSJ BAL: 2010:118-** s'examinava recurs d'apel·lació promogut per la mateixa apel·lant del cas, havent-se destacat ja llavors que tot Ajuntament ha d'assegurar un bon servei de taxi dins del seu municipi, reaccionant -i replicant- qualsevol augment poblacional important que , com és lògic, incrementa la necessitat de desplaçaments i, en fi, les necessitats dels ciutadans Així, en aquesta sentència assenyàvem el següent:*

"La parte apelante considera que no se ha acreditado el exceso del servicio en el municipio de Ibiza durante la época invernal donde los taxis libran obligatoriamente uno de cada tres días de forma que los taxis son necesarios únicamente en verano o temporada alta turística pero no se ha tenido en cuenta el exceso de oferta durante el invierno.

E igualmente señala que se ha desconocido el fenómeno de la marcada estacionalidad que sufre la Isla de Ibiza, y que viene expresamente reconocido en el artículo 50 de la ley autonómica 13/2005.

*Frente a esos argumentos cabe exponer que la Orden del Govern Balear de 26 de abril de 2002 establece **un criterio de sostenibilidad** a la hora de autorizar nuevas licencias de auto-taxi, y esa fórmula matemática revela que el número de licencias concedidas por el Ayuntamiento de Ibiza, está hoy por hoy, muy por debajo de las que podría conceder, porque contando con las cuatro nuevas licencias autorizadas solamente hay 121 licencias concedidas, y el número máximo permitido sería de 140, lo que revela que la administración ha sido muy prudente a la hora de conceder esas autorizaciones y ha atendido a las particulares circunstancias económicas que se producirían en el sector de autorizarse un número mayor. Pero **admitido que esas autorizaciones producirán una repercusión dentro de ese colectivo**, sin embargo, el Consistorio municipal no puede obviar el ineludible **deber que tiene para con los ciudadanos de asegurar un buen servicio de taxi dentro de su municipio**, porque el aumento poblacional es innegable y muy importante, y a mayor población mayor necesidad de desplazamientos, de forma que la sociedad exige un buen servicio de transporte que pueda atender y satisfacer todas las necesidades de los ciudadanos. Por otro lado cuanto mejor funcione el servicio, mayor demanda*



ha de producirse entre los usuarios, lo que en definitiva repercute positivamente en el sector.

Además el Consell Insular d'Eivissa cuando emite su informe sí tiene en cuenta la distinción entre población turística reflejada en las plazas turística y la fijada reflejada en la que está censada y con esa distinción y la estacionalidad que refleja la parte apelante, sin embargo el número de licencias no supera el límite de sostenibilidad que establece la normativa en la Orden de abril de 2002 quedando muy por debajo de las posibilidades máximas de autorización.

Considera también la apelante que los informes previos no se han referido al conjunto de la Isla y se han limitado a valorar los datos del municipio de Ibiza. Siendo del todo cierto ese extremo, la Sala concluye que esa actuación es acertada, porque el Ayuntamiento tiene competencia para conceder las licencias en atención a las necesidades y calidad del servicio que se presta dentro de su municipio. Por lo que para evaluar esas necesidades no ha de tener en cuenta otros datos más que los que permiten abastecer las necesidades de la población que reside en su municipio.

(...)"

Dicho todo lo anterior, hay que añadir que la Sala también comparte la consideración de la sentencia apelada respecto a la suficiencia de los informes en que se basa la acreditación de la necesidad y conveniencia, precisamente por cuanto, si bien pudieron ser más amplios y detallados, no eran insuficientes, máxime cuando se prestan respecto a la creación de solamente ocho de entre 39 licencias posibles.

Puede decirse también que la competencia municipal en materia de otorgamiento de licencias de taxi en el ámbito de la Comunidad Autónoma se encuentra ahora mismo contemplada en la Ley CAIB 4/2014 -artículos 7, 48 y 53."

Els factors que d'acord a la normativa d'aplicació han de tenir-se en compte per a la creació de noves llicències ordinàries són la necessitat i la conveniència del servei a prestar al públic:

Art. 53.3 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears: «Per a atorgar llicències, l'Ajuntament elaborarà un informe justificatiu de la necessitat o la conveniència d'establir altres noves, i ha de comunicar-lo a les associacions més representatives del sector dins del seu terme municipal o, a falta d'aquestes, a les d'àmbit insular.
(...)

Art. 11 del Reglament del Servei de Transport Urbà de viatgers en automòbils lleugers de lloguer amb conductor de l'Ajuntament d'Eivissa:

"Article 11. Reglament municipal: L'atorgament de llicències per l'Ajuntament vendrà determinat per la necessitat i conveniència del servei a prestar el públic. Per acreditar dita necessitat i conveniència s'estarà al que estipula l'art. 11 del Reglament de 16 de març de 1979 (R.D. 763/79) i l'art. 123.3 del R.D. 1211/90 de 28 de novembre pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació del Transport Terrestre, segons les dades subministrades pels Serveis Tècnics municipals i la Policia Municipal de trànsit sobre la situació del servei, extensió i creixement de nuclis de població, necessitat d'un millor i més extens servei, repercussió de les noves llicències a



atorgar en el conjunt de transport i circulació, etc. Es donarà audiència a les associacions professionals d'empresaris i treballadors representatius del sector»

L'article 11 del Reial decret 763/1979, de 16 de març, pel qual es va aprovar el Reglament Nacional dels Serveis Urbans i Interurbans de Transports en Automòbils lleugers, d'aplicació en virtut de la Disposició Final 9a disposa que:

"L'atorgament de llicències per les Entitats Locals vindrà determinat per la necessitat i conveniència del Servei a prestar al públic.

Per a acreditar aquesta necessitat i conveniència s'analitzarà:

- a) La situació del servei en qualitat i extensió abans de l'atorgament de noves llicències.*
- b) El tipus, extensió i creixement dels nuclis de població (residencial, turística, industrial, etc.).*
- c) Les necessitats reals d'un millor i més extens servei.*
- d) La repercussió de les noves llicències a atorgar en el conjunt del transport i la circulació.*

Queda clar, que en llaures a una millor prestació del servei del taxi, el municipi és competent per a la creació de llicències ordinàries , per a això ha d'elaborar un **informe justificatiu de la necessitat o la conveniència d'establir noves llicències**, que ha de ser comunicat a les associacions més representatives del sector dins del seu terme municipal o, a falta d'aquestes, a les d'àmbit insular o autonòmic.

El contingut de l'informe requereix efectuar una anàlisi objectiva de la situació del sector en el municipi, la seva relació amb els altres mitjans de transport, així com examinar les possibles actuacions, millorar el servei ajustant la relació ofereix-demanda, i l'examen de l'estacionalitat i interacció de les llicències ordinàries i les temporals.

Si les dades de l'informe així ho aconsellen, és legalment admissible mantenir o fins i tot reduir el nombre de llicències temporals i augmentar les ordinàries en atenció a les especials necessitats del municipi, conforme al principi de sostenibilitat de l'explotació, així com dictar normes d'organització del servei i determinar un augment o reducció del nombre de parades.

Quant al **procediment per atorgar les llicències ordinàries** de nova creació, que es preveu en l'apartat 3 del citat article 53 de la Llei 4/2014, hem de tenir en compte que s'atorgaran «*de conformitat amb els procediments que estableix la normativa de règim local, mitjançant un concurs en el qual es valorarà de manera preferent, entre altres aspectes, la dedicació prèvia a la professió en règim de treballador assalariat o de familiar del treballador autònom que no tingui la condició d'assalariat, durant el temps que s'estableixi.*» Això implica que amb la Llei 4/2014 han de prendre's en consideració diferents criteris d'adjudicació, a diferència del règim establert per l'article 13 del Reial decret 763/1979, en virtut del qual l'adjudicació de les llicències se sotmetia a prelación en favor dels conductors assalariats dels titulars de llicències que prestin el servei amb plena i exclusiva dedicació en la professió, i només aquelles llicències que no s'adjudiquessin als conductors assalariats eren adjudicades en favor de les persones físiques o jurídiques a què es refereix que les obtinguin mitjançant concurs lliure.



La normativa balear no estableix un règim de prelatió en l'adjudicació, sinó que estableix un criteri preferent d'adjudicació, de forma que les llicències han d'adjudicar-se tenint en consideració aquest criteri juntament amb uns altres, si bé és un criteri que es "valorarà de forma preferent", la qual cosa entenem que comporta que la ponderació del mateix deu ser superior a tota la resta.

Respecte als requisits que han de complir els licitadors, les bases que aprovi el municipi poden establir el que disposava el Reial decret 763/1979, això és, que els titulars de llicències que licitaven havien de prestar el servei amb plena i exclusiva dedicació en la professió, acreditada mitjançant la possessió i vigència del permís de Conductor expedit per l'Ens local creador de les llicències i la inscripció i cotització en tal concepte a la Seguretat Social, per rigorosa i continuada antiguitat en tots dos casos acreditada.

Referent a l'antiguitat i el còmput d'aquesta, trobem que tant les llicències temporals com les ordinàries tenen empleats que només cobreixen la temporada i que en la resta de mesos o bé cobren la prestació per desocupació, o bé treballen en altres ocupacions temporals. Aquests períodes en els quals no hi ha un abandó voluntari de la professió, sinó que és derivat de l'estacionalitat del sector s'ha computat com a antiguitat (STS de 7 març 1997 i sentències de la Sala del TSJ Illes Balears núm. 48/2011, de 28 de gener, núm.312/2013, de 9 d'abril i núm.388/2013, de 13 maig).

La Sala del TSJ de Balears ha aclarit en recent sentència Contenciós-Administratiu núm.6/2017, Tribunal Superior de Justícia de Balears, Sala del Contenciós, Secció 1, Rec. 410/2016 d'11 de gener de 2017, que comptar amb una llicència de taxi estacional no ha de restar-se del període d'antiguitat com a assalariat:

*"En este punto coincidimos con el criterio interpretativo aplicado por el Ayuntamiento y entendemos que **la actividad como taxista de licencia estacional no ha de restarse del período de antigüedad como asalariado con el que se compatibiliza**, pues existe homogeneidad -y no incompatibilidad- en la actividad computable.*

*Las Bases de la Convocatoria pretenden que se compute como período de antigüedad aquel de plena y exclusiva dedicación en la profesión' por lo que se excluye el período en que la dedicación no es plena por compatibilizarse como autónomo ' con el desempeño de otra profesión', **algo que ha de entenderse referido a profesiones ajenas a las del taxi.***

En cualquier caso, no se discute que estos días no se trabajase como asalariado del taxi a tiempo completo."

Dicha interpretación viene avalada por la finalidad del RD 763/1979, de que no es otra que la continuidad en la antigüedad no quede interrumpida por ceses de actividad ajenos a la voluntad del trabajador (incapacidades temporales o desempleo involuntario) y con el sólo límite que estos períodos de cese involuntario por desempleo, no superen los dos años.»

L' estudi encarregat per l'Ajuntament s'ha plantejat partint de quantificar i determinar de forma tècnica i basant-se en dades objectives, el nombre de llicències necessàries per a adaptar la flota de taxis del municipi d'Eivissa a les necessitats reals de la població. Aquest estudi s'ha



centrat en una anàlisi de la situació actual i la seva evolució els darrers anys amb la finalitat de conèixer les tendències del municipi i tenir-les en compte per al futur pròxim.

L'àmbit d'aquest estudi ha estat el següent:

- Dades bàsiques
- Població
 - Evolució demogràfica (nombre d'habitants censats i la seva evolució en els últims anys amb la finalitat de conèixer la seva tendència i densitat de població)
 - Estructura de població
 - Població estacional (moviments poblacionals al llarg de l'any)
- Sectors econòmics
 - Sector primari: Agricultura, ganaderia i silvicultura
 - Sector secundari: Indústria i construcció
 - Sector terciari: Turisme, comerç i serveis
- Mobilitat:
 - Xarxa viària (infraestructures viàries)
 - Tràfic
 - Transport privat (mobilitat dels residents i turistes)
 - Transport públic regular de viatgers per carretera
 - Transport públic urbà de viatgers en vehicle de turisme (taxis) . Situació actual del servei de taxi en el municipi

La metodologia de treball s'ha plantejat amb una etapa inicial d'anàlisi prèvia de la informació existent i una posterior adquisició de dades de camp a fi de caracteritzar la demanda de taxis i avaluar la qualitat del servei: anàlisi de parades segons els dies de la setmana (laboral i festiu) anàlisi del flux de taxis en les tres principals rotondes d'entrada a la ciutat, etc..

Les dades obtingudes demostren la necessitat d'analitzar dos escenaris clarament diferenciats, hivern i estiu, per la forta diferència estacional que es genera a causa de la importància del turisme a l'illa, i a més per un **clar augment progressiu de la població local resident durant tot l'any.**

Quant a la necessitat o no de concedir més llicències de taxi en el municipi d'Eivissa, quin nombre de llicències i de quin tipus amb la finalitat de cobrir les necessitats reals de la població, de l'anàlisi realitzat de demanda i servei actual de taxis, l'estudi del trànsit de taxis existent a Eivissa, es conclou que aproximadament la meitat dels taxis que circulen pel municipi posseeixen la llicència municipal d'Eivissa. L'altra meitat de taxis són llicències dels altres municipis de l'illa. La ràtio mitjana de taxis per llicència que s'obté de l'anàlisi realitzada és de 2,86 taxis/llicència. Això estableix que **el nombre de llicències temporals més el nombre de llicències fixes estan en dèficit respecte als serveis a realitzar dins de l'existent en l'actualitat, per la qual cosa seria necessari un augment de llicències** pel que fa al trànsit de taxis analitzat en l'estudi de camp. Determina així, amb la finalitat que Eivissa tingui una ràtio de llicències per cada 1000 habitants i 100 places hoteleres igual a la mitjana de l'illa, que **el nombre necessari de llicències per al municipi seria de 148.**

L'estudi destaca que **és necessari tenir en compte el factor turístic de l'illa que fa que l'increment de la població turística es doni no solament en els mesos de temporada alta (de juny a setembre) sinó que es prolonga a tot l'any** i es proposen dues alternatives:



- **Alternativa 1.**

Incrementar el nombre de les llicències ordinàries un 27% (36 llicències) si s'atén el descens de població fixa i al **creixement de la població turística durant tot l'any**, és a dir, fins a un total de 170 llicències ordinàries i mantenir les 139 llicències de caràcter estacional (el nombre fixat per al pla anterior 2016-2017).

Llicències totals : 309 (augment del 13% respecte del número l'any 2017)

- **Alternativa 2**

Incrementar les llicències de caràcter temporal en 39 fins a un total de 178 i ampliar el termini de prestació del servei des del 15 de maig fins al 15 d'octubre a fi de respondre al procés d'ampliació del període turístic fora dels mesos d'estiu.

Donada la necessitat d'atendre l'increment de la demanda de cara a la temporada estival i fins que l'Ajuntament pogués estudiar més detingudament l'estudi presentat i les alternatives proposades, es va estimar en aquest moment incrementar, respecte al pla anterior (2016-2017, el nombre de llicències de caràcter temporal (8) al nou Pla d'actuació en transport públic de viatgers en vehicles turisme per als anys 2018-2019 passant de 139 a 147 llicències temporals . Aquest increment de llicències en relació al pla anterior, 8 llicències, varen ser a favor dels titulars d'Euro-taxi.

En resum, l'Ajuntament d'Eivissa compta en l'actualitat amb un total de **134 llicències ordinàries** de taxi i **146 llicències temporals per al pròxim any 2019**.

L'Ajuntament d'Eivissa, en la seva lluita per millorar el transport públic i amb la intenció de tractar d'obtenir una millor qualitat en el servei , el que repercutirà en la qualitat de vida de la població i de tots els visitants que arriben a la nostra ciutat, sobre la base de l'exposat en el present informe, en base l'establert a la Llei 4/2014 , una vegada estudiades les necessitats de llicències municipals de servei de taxi en la ciutat d'Eivissa i d'acord amb les conclusions que recull l'estudi d'aquestes, atès que el nombre de llicències concedides per l'Ajuntament d'Eivissa, està ara com ara, per sota de les que podria concedir, la qual cosa revela que l'Ajuntament ha mantingut el criteri de prudència a l'hora de concedir aquestes autoritzacions i atès que l'Ajuntament, tot i tenir en compte les particulars circumstàncies econòmiques que produiran en el sector aquestes llicències, no pot obviar el seu ineludible deure de fer servir els interessos generals i assegurar un bon servei de taxi dins del municipi, ha estimat la necessitat d'incrementar gradualment i sempre que les necessitats del municipi ho justifiquin, el nombre de llicències ordinàries de Taxi en la ciutat d'Eivissa. Així, atès que es va incrementar el nombre de llicències temporals en 8 i amb l'objectiu d'escometre un increment prudent i en tot cas progressiu i adaptat a les circumstàncies de cada moment , s'ha estimat incrementar el nombre de les llicències ordinàries en 12, de les quals 6 siguin per a taxis adaptats per a minusvàlids (Euro-taxis) .



CONCLUSIONS:

La necessitat i conveniència d'augmentar 12 noves llicències ordinàries de taxi al municipi d'Eivissa, queda perfectament justificada d'acord amb el recollit a Estudi del sector:

- Anàlisi de la situació de l'oferta i la demanda del servei de taxi al municipi (situació del servei en qualitat i extensió abans de l'atorgament de noves llicències i el tipus, extensió i creixement dels nuclis de població (residencial, turística, industrial, etc) que posa de manifest un clar dèficit de l'actual oferta de transport públic, una mancança d'una xarxa d'autobús amb suficient cobertura i freqüència per a cobrir tota la demanda de la població el que fa que l'ampliació i millora del servei del taxi es converteixi en una alternativa com a mètode de transport que substitueixi al cotxe particular i com un mètode pràctic en la majoria de les situacions i **la necessitat d'augmentar el nombre de llicències fixes d'acord amb l'augment de la població estacional al llarg de tot l'any en mesos fora de la temporada estival.**
- Necessitats reals d'un millor i més extens servei: anàlisi de les parades de taxi del qual es desprèn que existeixen temps d'espera en molts casos inadmissibles, superiors als 30 minuts, així com parades en les quals els usuaris acaben marxant-se davant la inexistència del servei;
- La repercussió de les noves llicències a atorgar en el conjunt dels transport i la circulació: estudi dels fluxos de trànsit de taxis que reflecteix que la meitat de les llicències que circulen per Eivissa són d'altres municipis amb una ràtio de taxis per llicència pròxim a 3 el que corrobora el dèficit actual de llicències (el nombre de llicències temporals més el nombre de llicències fixes estan en dèficit respecte als serveis a realitzar dins de l'existent en l'actualitat, per la qual cosa seria necessari un augment de llicències pel que fa al trànsit de taxis analitzat en l'estudi de camp).

Amb la concessió d'aquestes 12 noves llicències el nombre total de llicències ordinàries serà de 146 una vegada finalitzat el procediment de concessió.

El servei públic de taxi té com a objectiu atendre les necessitats de transport tant dels ciutadans residents com dels turistes que constitueixen la nostra principal indústria i que arriben cada any a la nostra illa , de manera més intensa a l'estiu però també al llarg de tot l'any , i l'Ajuntament té l'obligació de vetllar pel benestar de tots els seus ciutadans i per la prestació de serveis públics de qualitat.

En conclusió, d'acord amb tot l'exposat, en base als resultats obtinguts a l'Estudi del sector del taxi elaborat per l'empresa Sertic i salvant que s'hagi pogut produir algun error en els càlculs realitzats o que es disposi d'una millor argumentació, la tècnica que subscriu entén que resta degudament justificada la creació de 12 noves llicències ordinàries de taxi i es proposa que d'aquestes 12 llicències, 6 siguin per a taxis adaptats per a minusvàlids (Euro-taxis) .

Expedeixo la present memòria, segons el meu lleial saber i entendre.

En Eivissa a,

LA TÈCNICA MUNICIPAL,



**Ajuntament
d'Eivissa**

**Regidoria de Mobilitat
C/Carlos III núm. 4 6ª planta
07800 Eivissa
Tfn: 971 199635**

(document signat electrònicament al marge)