

**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana**  
**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
**Servicio de Participación Ciudadana**

Tipo documento: **Informe de Resultados.**

Referencias: Expte. Participación Ciudadana: **5.602 / 2024 / PROC. PART.**  
Expte. Movilidad: **17.889 / 2024.**

Asunto: **Proceso participativo de Información Pública tras la elaboración del texto del proyecto de la Ordenanza General de Movilidad.**

## INFORME DE RESULTADOS

El funcionario que suscribe emite, a los efectos del artículo 100 del Reglamento Orgánico de Gobierno Abierto de la Ciudad de Granada (ROGA), el presente INFORME DE RESULTADOS, motivado por la conclusión del desarrollo del proceso participativo de Información Pública tras la elaboración del texto del proyecto de una Ordenanza General de Movilidad, consistente en recabar la opinión de la ciudadanía a través de la plataforma digital municipal de participación ciudadana “Granada Decide”:

**PRIMERO.- El proceso participativo es promovido**, de conformidad con el artículo 96 del ROGA, **por la Ilma. Sra. Tercera Teniente de Alcalde Concejala Delegada de Movilidad, Protección Ciudadana, Agenda Urbana, Sostenibilidad y Fondos Next Generation**, mediante solicitud de fecha 22 de noviembre de 2024, que se cursa al Área de Participación Ciudadana.

**SEGUNDO.- El proceso se inicia**, de acuerdo con el artículo 97 del ROGA, por Resolución de fecha 26 de noviembre de 2024 dictada por el Ilmo. Sr. Concejal Delegado de Participación Ciudadana y Mantenimiento (en ejercicio de la competencia delegada por la Junta de Gobierno Local, mediante Acuerdo núm. 976 adoptado en su sesión ordinaria celebrada el 13/09/2024 y publicado en BOP n.º 186 de fecha 25/09/2024, que es el órgano decisorio competente en la materia que es objeto del proceso participativo, es decir, el proyecto de ordenanza).

**TERCERO.- La difusión del proceso participativo** se ha realizado por el Área de Participación Ciudadana (según se indicó en el documento de promoción del mismo), para que la participación sea útil, viable y lo más amplia posible, por los cauces siguientes, además de por el propio acto de información pública (con su publicación en la plataforma digital “Granada Decide”):

- La *Oficina de Transparencia*, a la que se comunicó la Resolución que aprobó el inicio del proceso participativo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97.3 del ROGA.
- Las *Oficinas Desconcentradas de Información y Registro*.
- Los *Centros Cívicos Municipales*.
- Entre las *AA.VV.* y su Federación.
- En sesión extraordinaria del Pleno del Consejo Municipal de Participación Vecinal celebrada el día 11 de diciembre de 2024.



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana**  
**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
**Servicio de Participación Ciudadana**

CUARTO.- Con la aprobación de su inicio, **el proceso se desarrolla**, conforme a los artículos 99 y 117 del ROGA y al Marco Básico Participativo que obra en el expediente, a través de la **publicación en la plataforma digital de participación ciudadana del Ayuntamiento de Granada, denominada “Granada Decide”** ([url:https://decide.granada.org](https://decide.granada.org)) de la documentación e información necesarias para que la ciudadanía pudiera emitir su opinión y pronunciarse sobre la materia objeto de la consulta. Este acto se ha formalizado en Acta Resumen de fecha 16/12/2024, en la que se hace constar que esta publicación tuvo lugar **desde el día 27 de noviembre hasta el día 13 de diciembre de 2024 (ambos inclusive)**, plazo en el que la ciudadanía pudo enviar sus sugerencias y opiniones, **habiéndose recibido las siguientes sugerencias** (según consta en dicho Acta Resumen):

**“- Sugerencia de M. N. de fecha 02/12/2024 y bajo el título “Paneles informativos bus Albayzín - Tráfico de grandes vehículos en el Albayzín - Peatonalización de la Carrera del Darro - Aparcamientos Albayzín”:**

*“Las paradas de autobús con gran afluencia de viajeros cuentan con paneles informativos anunciando los tiempos de espera de las diferentes líneas, sin embargo en Plaza Nueva no existe, se colocó y nunca llegó a funcionar. Se sugiere que este tipo de paneles se sitúen en las paradas del Albayzín, al menos en las de Plaza Nueva, Aliatar, San Miguel, Carretera de Murcia, Hospicio. Se está incrementando el paso de grandes camiones, hormigoneras, grúas,... por la trama urbana de un barrio patrimonial que ni por las características del trazado, dimensiones, pavimentos, valor patrimonial... debieran permitirse. Su acceso sea por Carril de La Lona, Carrera del Darro o Pagés genera un problema de atascos y de contradicciones con el patrimonio. Incrementar el horario de acceso de vehículos por la Carrera del Darro, y eliminar el paso del tren turístico. La Carrera debía quedar limitada a los residentes que no tengan otra vía de acceso y al autobús público. Incrementar las plazas de aparcamiento en los bordes del barrio para visitantes y el de plazas interiores para residentes”.*

**- Sugerencia de Asociación Gremial Taxi Granada de fecha 10/12/2024 y bajo el título “SUGERENCIAS PREVIAS, DIRIGIDAS AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA PARA LA REDACCIÓN DE LA NUEVA ORDENANZA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE GRANADA, PRESENTADAS POR LA ASOCIACIÓN GREMIAL PROVINCIAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DE AUTO-TAXIS Y SERVICIOS ESPECIALES DE GRANADA, CIF.: G-18017392”:**

*“NOTA: Hemos resaltado en color rojo, cursiva y negrita los textos que sugerimos deben ser añadidos al Anteproyecto de la Ordenanza General de Movilidad y hemos tachado los textos que consideramos deben ser eliminados. Como parte interesada y representativa del sector del taxi de Granada, queremos contribuir en la medida de lo posible en la futura redacción de la nueva Ordenanza General de Movilidad Sostenible del municipio de Granada, ya que la misma afecta directamente a nuestra actividad siendo por ello por lo que resulta de interés la remisión de las presentes sugerencias a tales efectos; habiendo remitido el pasado 26 de julio de 2024 unas consideraciones previas a tener en cuenta al inicio de redacción las cuales se acompañan con su justificante de presentación como Documentos 1 y 2 respectivamente.*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*SUGERENCIA 1: Regular adecuadamente el acceso de los vehículos VTC a las Zonas de Tráfico Restringido y Zonas de de Acceso Restringido (ZAR) así como la circulación por los carriles de circulación especialmente protegidos en base las normas de rango superior y jurisprudencia actual. Para ello sugerimos complementar el apartado 1.b) del artículo 146 e incluir el nuevo apartado 4 del mismo artículo: Artículo 146. Vehículos autorizados. 1. Se consideran autorizados sin que su titular deba atenerse al procedimiento de autorización establecido en este Título, los vehículos encuadrados en los grupos que a continuación se enumeran: Grupo A: Vehículos destinados a un servicio público, donde se incluyen: a) Los vehículos destinados a taxi. b) Los vehículos destinados a VTC, sin perjuicio de que comuniquen y acrediten tal circunstancia. Quedan excluidos de este grupo los vehículos VTC de más de cinco plazas que no estén adaptados para personas con movilidad reducida. c) Los vehículos de transporte público colectivo urbano de viajeros. d) Los vehículos que presten servicio de urgencias, los correspondientes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicio de extinción de Incendios, Protección Civil, asistencia sanitaria o asistencial, siempre que presten servicios en la localidad de Granada. e) Los vehículos adscritos a los Servicios Públicos de Higiene Urbana y otros Servicios públicos, siempre que se encuentren debidamente identificados. Grupo B: Vehículos de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos que se destinen a la ejecución del servicio postal. Grupo C: Motocicletas, ciclomotores, bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP). No se incluyen los cuadríciclos, que requerirán la correspondiente autorización para acceder por los puntos de control de acceso a las distintas zonas de acceso restringido. 2. Los vehículos indicados en los grupos A y B del apartado anterior que no se encuentren identificados exteriormente, requerirán que el titular de los mismos comunique sus matrículas con objeto de proceder a su inclusión en la base de datos del sistema informático municipal. 3. El procedimiento de verificación de datos, respecto de los vehículos de los grupos A y B, se realizará en relación a la documentación aportada por el titular de los vehículos, y comunicada necesariamente de forma electrónica de conformidad con el artículo 14.2.a) y 3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común, y la inclusión de las matrículas en cuestión en la base de datos se efectuará por el personal de la Concejalía competente en materia de movilidad del Ayuntamiento de Granada. 4. Los vehículos del grupo A destinados a VTC referidos en el anterior apartado 1.b) podrán acceder a las Zonas de Tráfico Restringido y Zonas de Acceso Restringido (ZAR) si cumplen con lo establecido en la LOTT y el ROTT referente a la prohibición de circular por la vía pública en busca de clientes y propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente servicios debiendo permanecer estacionados a tal efecto, estando obligados los titulares de dichas autorizaciones a acreditar los datos de cada servicio que vayan a iniciar, mediante su comunicación al Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor a que se refiere el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre.*

*De la misma manera que podrán circular de forma excepcional por dichos carriles de circulación especialmente protegidos si para acceder a dichas zonas restringidas no existe otra alternativa de paso, en tal caso no podrán realizar parada para esperar, recoger o dejar usuarios. Justificación: Antes de nada, cabe señalar que los denominados “Carriles de Circulación Especialmente Protegidos” deben considerarse a todos los efectos “Carriles BUS-TAXI”. El propio Reglamento General de Circulación no contempla la posibilidad de denominarlos de otra manera, incluso el*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*propio ayuntamiento denomina a estos carriles en su plano oficial como “Carriles BUS”. Ni siquiera en las definiciones del artículo 45 de la presente ordenanza general de movilidad aparece el “carril de circulación especialmente protegido” pero sí lo hace el “carril bus-taxi”. [www.granada.org/inet/wordenanz.nsf/31be323648da68b6c1256e2800645847/3c5ce2a2b4744189c12587ba003c1469/\\$FILE/368\\_ACCESOS\\_2022-01\\_CarrilesProtegidos.pdf](http://www.granada.org/inet/wordenanz.nsf/31be323648da68b6c1256e2800645847/3c5ce2a2b4744189c12587ba003c1469/$FILE/368_ACCESOS_2022-01_CarrilesProtegidos.pdf) En cualquier caso, el artículo 129 de la ordenanza que nos ocupa, describe como principal objetivo para el control y la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones, del acceso de los vehículos a las zonas de tráfico restringido de la ciudad y “los carriles de circulación especialmente protegidos”, el “velar por la protección del patrimonio histórico-artístico de la ciudad” . Por lo que no tiene justificación alguna denominar de esta manera los carriles alejados del centro histórico de la ciudad, como por ejemplo el de avenida de Pulianas, calle Doctor Oloriz, Avenida de la Constitución, Avenida de Juan Pablo II, Poeta Manuel de Góngora, etc. Todos estos carriles deben denominarse carriles bus-taxi. Es incomprensible que Granada sea la única ciudad de España que carezca de dichos carriles bus-taxi. Asimismo, la Policía Local de Granada utilizó sus redes sociales el 28/5/2024, en concreto instagram, para aclarar la diferencia entre “carril preferente” y “carril protegido”, describiendo a este último de la siguiente manera: “...el carril protegido sí delimita su uso a ciertos vehículos en exclusiva, por lo que el resto no puede pasar por ellos y, de hacerlo, se enfrentará a una multa. Cuenta con una marca vial de inicio de carril reservado y está delimitado por una línea continua. Su circulación está reservada, en el horario indicado, a autobuses, taxis, motocicletas, ciclomotores, vehículos de movilidad personal (VMP) y otros vehículos autorizados (como policía, bomberos o ambulancias)”. El diario IDEAL se hizo eco de esta difusión de la Policía Local y también lo publicó el 3/6/2024. Los vehículos VTC quedan excluidos de la circulación por los “carriles de circulación especialmente protegidos”. Debemos recordar que la sentencia n°138/20 dictada por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo n°5 de Granada, no entra a valorar nada más que los accesos a las zonas especialmente protegidas, no así los carriles de circulación especialmente protegidos (carriles bus/taxi): “Conviene precisar en este momento que la Ordenanza Municipal en vigor regula dos cuestiones, las zonas de acceso restringido (artículos 4-8) y los carriles de circulación especialmente protegidos (artículo 10), sin embargo en la demanda se impugnan únicamente las disposiciones relativas al acceso a las zonas restringidas, cuestión a la que debe reducirse el presente enjuiciamiento”. Los vehículos VTC tienen alternativa de paso para acceder a todas las zonas de la ciudad, incluidas las ‘zonas de acceso restringido’ sin necesidad de invadir los carriles BUS-TAXI de circulación especialmente protegidos. Con esta limitación en ningún momento se les está impidiendo el acceso a ningún punto de la ciudad por lo que no existe discriminación alguna al tener alternativa de circulación. Actualmente la inmensa mayoría de las ciudades prohíben la circulación de VTC por estos carriles, ya que debemos recordar que no todo servicio dirigido al público es servicio público de interés general. (Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un servicio puede tener un interés económico general cuando ese interés posee características específicas respecto al de otras actividades económicas como es el caso del taxi (Sentencia de 7 de noviembre de 2018, Comisión 7 Hungría, C-171/17, EU: C2018:881 apartado 51 y jurisprudencia citada) La diferenciación de trato entre taxi y VTC se basa en sus características distintivas y en la necesidad de proteger el interés público. Esta diferenciación no constituye discriminación, sino una medida proporcional para garantizar la coexistencia ordenada*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*de ambos servicios. El Tribunal Constitucional, en su Sentencia 18/2018 (fundamento jurídico 10), establece que "la regulación diferenciada del taxi y el VTC no vulnera el principio de igualdad, pues se basa en la existencia de razones objetivas y razonables que justifican tal diferenciación". Elaborar una ordenanza que incluya medidas de control a los VTC responde a la necesidad de regular el transporte público y proteger el interés general, sin perjuicio de la libre competencia entre los distintos operadores. La Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de mayo de 2021 (Rec. núm. 2547/2019) resume acertadamente esta idea: "las medidas restrictivas para VTC no suponen una restricción indebida a la libertad de empresa, sino una regulación necesaria para garantizar la convivencia ordenada de los distintos modos de transporte" .- Si analizamos la Sentencia del TJUE de 8 de junio de 2023, asunto C-50/21, podemos extraer textualmente varias consideraciones fundamentales: "9. Las políticas públicas en el ámbito de la movilidad y el transporte se fundamentan en la búsqueda de la sostenibilidad ambiental y económica, y a estos efectos se imponen sanciones de restricción del tráfico rodado en las ciudades, especialmente en episodios de fuerte contaminación. El esponjamiento de las vías urbanas, la continua búsqueda de nuevos espacios para usos públicos distintos a la circulación rodada, la alternativa de la movilidad a pie o en bicicleta, o la priorización de los carriles para transporte público colectivo son medidas incompatibles con el fomento del aumento de vehículos rodados de transporte urbano de alquiler con conductor y de contratación para un único usuario y para la capacidad total del coche. Las políticas públicas en el sector del taxi se han basado en la paralización de nuevos procesos de concesión de licencias para ampliación del número de las existentes desde 1987. Además, se favorecen las acciones de limitación de los días y de las horas de circulación de los vehículos y de usos de tecnologías limpias, como el motor eléctrico o híbrido". "25. Según el órgano jurisdiccional remitente, los prestadores de servicios de VTC también deben obtener autorizaciones para ejercer esta actividad, que se expiden en número limitado. Precisa que, en el momento de los hechos, los VTC podían prestar servicios de transporte interurbano y urbano en todo el territorio nacional, con tarifas no sometidas a autorización previa, pero sí a un sistema de precio concertado que permitía que el usuario conociese de antemano —y en su caso, pagase telemáticamente— el importe total del servicio. Al contrario que los taxis, los VTC no pueden utilizar el carril bus, no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasaje en la calle si previamente no se ha contratado el servicio". "99. En efecto, no puede excluirse que un posible impacto de la flota de los VTC en el transporte, el tráfico y el espacio público en la conurbación de Barcelona no pueda limitarse adecuadamente a través de medidas menos restrictivas, como medidas de organización de los servicios de VTC, limitaciones de estos servicios durante determinadas franjas horarias o incluso restricciones de circulación en determinados espacios" .- Según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su COMUNICADO DE PRENSA n°3/15; Luxemburgo, 14 de enero de 2015; Sentencia en el asunto C-518/13, se manifiesta que: "En la sentencia dictada hoy, el Tribunal de Justicia declara que el hecho de autorizar a los taxis londinenses a circular por los carriles bus, con exclusión de los VTC, no parece implicar que se comprometan fondos estatales. El hecho de que los taxis londinenses no tengan que pagar multas por utilizar los carriles bus no conlleva cargas adicionales para los poderes públicos que puedan dar lugar a que se comprometan fondos estatales. Los carriles bus no fueron construidos en beneficio de los taxis, sino como elementos de la red viaria londinense y su principal finalidad es facilitar el transporte público en autobús. Un*

Código seguro de verificación: **8SI4Q7DPL5QGO7QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Conforme de **GOMEZ MONTERO PILAR MACARENA** /SUBDIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACION 16-12-2024 09:52:50  
Firmado por **FERNANDEZ SANCHEZ VICTOR JAVIER** /JEFE SERVICIO DE PARTICIPACION CIUD 16-12-2024 09:52:06

Contiene 2  
firmas digitales



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*Estado no confiere necesariamente una ventaja económica cuando concede a determinados usuarios un derecho de acceso preferente a una infraestructura pública –que no es explotada económicamente por las autoridades públicas– con el fin de lograr un objetivo previsto por la normativa nacional (como el de garantizar un sistema de transporte seguro y eficaz). Habida cuenta de las características de los taxis londinenses, las autoridades nacionales competentes han podido considerar razonablemente que el acceso de estos taxis a los carriles bus podía aumentar la eficacia del sistema de transporte por carretera londinense. A continuación, el Tribunal de Justicia indica que, en virtud de su estatuto jurídico, los taxis londinenses se encuentran en una situación fáctica y jurídica distinta de la de los VTC, de modo que estas dos categorías de vehículos no son comparables. Los taxis londinenses son los únicos que pueden ofrecer sus servicios, están sujetos a la obligación de hacerse cargo del pasajero, deben ser reconocibles y poder transportar a personas que se desplacen en silla de ruedas, además de que los taxistas deben facturar sus servicios mediante un taxímetro y tener conocimientos especialmente profundos de la ciudad de Londres.*

*En este contexto, la política relativa a los carriles bus no confiere una ventaja económica selectiva a los taxis londinenses. Por último, el Tribunal de Justicia considera que no cabe excluir que el hecho de autorizar a los taxis londinenses a circular por los carriles bus, prohibiendo al mismo tiempo circular por éstos a los VTC, pueda hacer menos atractiva la prestación de servicios por los VTC en Londres, con una consiguiente disminución de las posibilidades de que penetren en ese mercado empresas establecidas en otros Estados miembros”. - Sentencia 486/2023 de 16 de octubre del Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso Sede: Murcia Sección: 1. “Los taxis y los vehículos con licencias VTC compiten entre sí en el servicio de transporte de viajeros. El servicio del taxi se halla sometido a regulación y se limitan el número de licencias, con tarifas reguladas pudiendo recoger clientes en la vía pública, disponen de paradas en la vía pública y pueden utilizar el carril bus para circular. Y aunque su ámbito más característico es el urbano, también pueden prestar servicios de transporte interurbano. Por su parte los servicios VTC de ámbito nacional también tienen limitado el número de autorizaciones. Aunque durante un tiempo pudieron prestar servicios de transporte urbano e interurbano en la actualidad las licencias de ámbito nacional solo pueden prestar servicios de ámbito interurbano (art. 91 y disposición transitoria única de la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, tras la modificación operada por Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre). Pueden fijar el precio de forma libre, aunque concertado por lo que el usuario conoce de antemano -y usualmente paga telemáticamente- el importe total del servicio. Al contrario que los taxis, los vehículos VTC no podían utilizar el carril bus, no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se había contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática”. - Según Sentencia núm. 433/2024 de 11/03/2024 del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera: “QUINTO. Sobre la aplicación de dichos cánones a los preceptos impugnados. Los taxis y los vehículos con licencias VTC compiten entre sí en el servicio de transporte de viajeros. El servicio del taxi se halla sometido a regulación y se limitan el número de licencias, con tarifas reguladas pudiendo recoger clientes en la vía pública, disponen de paradas en la vía pública y pueden utilizar el carril bus para circular. Y aunque su ámbito más característico es el urbano, también pueden prestar servicios de transporte interurbano. Por su parte los servicios VTC de ámbito nacional también tienen limitado el número*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*de autorizaciones. Aunque durante un tiempo pudieron prestar servicios de transporte urbano e interurbano en la actualidad las licencias de ámbito nacional solo pueden prestar servicios de ámbito interurbano (art. 91 y disposición transitoria única de la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, tras la modificación operada por Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre). Pueden fijar el precio de forma libre, aunque concertado por lo que el usuario conoce de antemano -y usualmente paga telemáticamente- el importe total del servicio. Al contrario que los taxis, los vehículos VTC no podían utilizar el carril bus, no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se había contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática.” - La Sentencia del Tribunal Supremo nº164/2023, de 13 de febrero, sostiene que «los taxis y los vtc se encuentran en situaciones fácticas y jurídicas lo suficientemente distintas como para considerar que no son comparables», Por lo que se refiere a la concreta aplicación del canon de admisibilidad a los preceptos impugnados, el Tribunal Supremo parte del reconocimiento de que tanto vtc como taxis compiten entre sí en el servicio de transporte de viajeros, si bien no llega a reconocer expresamente que se trate de un mismo sector o servicio. - El propio Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. (BOJA nº189 de 30/9/2022) avala la necesidad de regular de forma diferenciada a los VTC respecto al TAXI, pudiendo extraer del mismo de forma literal las siguientes manifestaciones: [página 15328/2] ... En particular, el Tribunal Supremo, en su Sentencia 921/2018, de 4 de junio, concluye que la evolución del sector ha conducido a que ambas actividades (VTC y taxis) hayan aproximado sus rasgos (tipo de vehículo, demanda a la que responden) hasta competir en la actualidad en un mismo mercado de transporte urbano. El sector del taxi, continúa el alto tribunal, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) al objeto de garantizar su calidad y seguridad, con exigencias que hacen más onerosa su prestación. Si se mantiene tal concepción del servicio del taxi –lo que en gran medida es una opción que corresponde a las comunidades autónomas y ayuntamientos–, es preciso imponer determinadas limitaciones al servicio de VTC, pues de lo contrario este servicio acabaría por realizar la mayoría de los servicios más rentables, al ofrecerlos en condiciones menos onerosas que los taxistas. Así, concluye el Tribunal Supremo, el conjunto de requisitos y limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio. De acuerdo con los razonamientos expresados por el Tribunal Supremo, mediante la presente regulación se pretende dar cumplimiento a la previsión normativa a favor de las Comunidades Autónomas contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, fijando un marco normativo homogéneo aplicable a las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor en Andalucía para garantizar la realización del transporte de viajeros en vehículos con autorizaciones VTC en el ámbito urbano, en condiciones óptimas y de calidad, y sobre todo en armonía con el servicio del taxi, con el que compite directamente en el mismo mercado... [página 15328/3] ... En segundo lugar, las modificaciones que se introducen afectan a las condiciones de explotación para la prestación de los servicios de VTC, tanto urbanos como interurbanos, que se*

7

Código seguro de verificación: **8SI4Q7DPL5QGO7QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Conforme de **GOMEZ MONTERO PILAR MACARENA** /SUBDIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACION 16-12-2024 09:52:50  
Firmado por **FERNANDEZ SANCHEZ VICTOR JAVIER** /JEFE SERVICIO DE PARTICIPACION CIUD 16-12-2024 09:52:06

Contiene 2  
firmas digitales



Pag. 7 de 16



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*desarrollen íntegramente en Andalucía con el objeto de garantizar una competencia equilibrada entre la actividad de alquiler con conductor y la actividad del taxi y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio del taxi como un servicio de interés general sometido a determinadas exigencias de calidad y seguridad. Así, en el artículo 18 ter, se recoge la definición de captación de viajeros y zonas de especial protección, con el objetivo de facilitar el efectivo control administrativo de la limitación de los servicios VTC al segmento de la pre contratación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 182.1 del ROTT, donde se establece que las VTC no pueden circular por la vía pública en busca de clientes, ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto. Esta es una medida necesaria y proporcional, en tanto que persigue atender a la protección de los derechos de los usuarios, además de permitir el ejercicio de las facultades administrativas de inspección con mayor seguridad jurídica. A continuación, en el artículo 18 quater, para garantizar el efectivo control de la contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, así como el inicio del servicio en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza conforme a lo dispuesto en el artículo 91 de la LOTT, se exige a los titulares de autorizaciones VTC la obligación de acreditar los datos de cada servicio que vayan a iniciar, mediante su comunicación al Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor a que se refiere el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. La proporcionalidad y adecuación de esta medida reside en la necesidad de facilitar el control de la actividad que tienen permitida las VTC, reducida al ámbito de la pre contratación, sin que puedan deambular y estacionar en el espacio público a la espera de la contratación de sus servicios, a diferencia de los taxis, así como evitar que autorizaciones VTC de otras comunidades presten sus servicios en Andalucía. [página 15328/9] Artículo 48. Competencia. Se atribuye a los Ayuntamientos la competencia para sancionar el transporte público urbano de viajeros en vehículos taxis y vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) que se desarrolle íntegramente dentro de su término municipal con independencia del órgano que haya atribuido la autorización de transporte”. Exponemos a modo de ejemplo diversas ordenanzas que regulan la circulación por los carriles bus taxi: .- La Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, es completamente clara al respecto de los carriles bus taxi: “Artículo 40. Autotaxis y arrendamiento de vehículos de turismo con conductor.*

*2. Los autotaxis podrán realizar paradas en los carriles bus por los que estén autorizados a circular, por el tiempo que sea imprescindible para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios y el acomodo de bultos y equipaje en condiciones de seguridad, que no deberá superar el plazo de dos minutos, sin que puedan realizar parada en carril bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente. 3. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor no podrán realizar parada en carril bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente” .- La Ordenanza de Movilidad de Valencia indica: “Artículo 11. Prioridad de paso de la EMT y otros Servicios Públicos 2. Los vehículos privados tienen prohibido circular, parar y estacionar en los carriles bus-taxi, incluidas las paradas de dicho servicio, salvo que exista señalización que indique lo contrario. El carril reservado para EMT (Empresa Municipal de Transportes) y TAXI se delimitará mediante*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*la marca vial continua M-2.4. En los tramos en los que se permita el estacionamiento junto al carril reservado, se delimitará mediante la marca vial discontinua M-1.7, para permitir las maniobras de estacionamiento. Se utilizará esta misma marca vial en los puntos en los que sea necesario atravesar dicho carril para el acceso a la propiedad y vados, así como en las proximidades de las intersecciones, para facilitar las maniobras de giro a la derecha o a la izquierda, siempre que no se entorpezca el paso de un autobús. Artículo 52. Prioridad y protección de la circulación del servicio público de transporte 4. Por el carril bus-taxi podrán circular también los taxis, así como los servicios públicos urgentes o de emergencia que circulen en servicio urgente (servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada), pero está prohibida la circulación del resto de vehículos, salvo en las inmediaciones de los cruces para poder efectuar un giro permitido a la derecha, siempre que no se entorpezca el paso de un autobús. 5. Los vehículos turismo de arrendamiento con persona conductora no podrán circular por el carril bus-taxi ni realizar parada en él con el fin de esperar dentro del mismo a la clienta o cliente. 6. Las paradas no podrán utilizarse como paradas de transporte privado o discrecional. Artículo 53. Taxis 1. El taxi podrá utilizar los carriles bus (o bus-taxi) y acceder a zonas de tráfico restringido o calles peatonales. El acceso a estas zonas deberá hacerse únicamente para prestar un servicio, sea transportar personal viajero a dichas zonas, o recogerlo dentro de las mismas que han solicitado el servicio. En ningún caso entrarán los taxis en esas zonas a buscar clientela. Ante posibles cortes parciales de tráfico, el taxi tendrá la misma consideración que los autobuses de la EMT en las restricciones de paso que se establezcan”. - Según la Ordenanza de Movilidad de Sevilla: “Artículo 54. Carriles reservados. El Ayuntamiento de Sevilla podrá reservar, en las vías de su titularidad carriles o vías para la circulación exclusiva de determinados tipos de vehículos. La circulación por los carriles reservados estará limitada a los vehículos que indique la señalización reglamentaria colocada al comienzo de los mismos. En los carriles reservados al transporte público queda autorizada la circulación por ellos a los autobuses de servicios regulares y discretionales, los de transporte escolar y de menores, servicios de transporte especial, siempre que transporten pasajeros, motocicletas y ciclomotores y vehículos eléctricos, salvo que la señalización reglamentaria colocada al comienzo de los carriles indique lo contrario”. Debemos tener en cuenta que en el art. 146.1.b de la ordenanza que nos ocupa se introduce a los vehículos destinados a VTC como vehículos destinados a un servicio público, si bien los VTC no son servicio público, debiendo recordar que tanto el Tribunal Supremo como el Gobierno en 2023 declaró el taxi como “servicio de interés público” precisamente para blindarlo frente a los VTC. En el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio se establecen las diferencias entre VTC y taxis. Se declara el transporte de viajeros en taxi como servicio de interés público, dada la naturaleza de la actividad que desempeña. La prestación de este servicio exige condiciones de calidad muy estrictas y de universalidad. El artículo 151 de dicho Real Decreto-ley dispone: “El transporte de viajeros en taxi, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas para establecer otra regulación, tiene la consideración de servicio de interés público. En consecuencia, los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas que se lleven a cabo por las Administraciones competentes deberán garantizar la prestación de un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con una cobertura de prestación suficiente en todo el territorio, mediante la adopción de las medidas que determinen y delimiten la naturaleza, duración y alcance de las*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana**  
**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
**Servicio de Participación Ciudadana**

*obligaciones correspondientes.”*

*Si Ordenanza que nos ocupa va a introducir a los vehículos VTC en el mismo grupo que a los taxis equiparándolos como servicio público, cuestión con la que evidentemente nos encontramos en total desacuerdo, que menos que queden excluidos de este grupo los vehículos VTC de más de cinco plazas que no estén adaptados para personas con movilidad reducida como proponemos.*

*SUGERENCIA 2: Obligación de controlar telemáticamente a través de los Puntos de de Control de Acceso Restringido y cuerpos y fuerzas de seguridad el acceso de los VTC a las zonas de tráfico restringido, zonas de acceso restringido (ZAR), prohibiéndoles el paso si no han cumplido con la normativa vigente respecto a la contratación previa y registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor a que se refiere el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, es decir, acceso a todas las zonas restringidas y protegidas siempre y cuando exista un servicio pre-contratado, así como el establecimiento y aplicación del régimen sancionador correspondiente. Para ello sugerimos incluir un nuevo apartado en el artículo 141.1. Artículo 141. Dispositivos para el control, señalización y distintivos acreditativos. 1. Los puntos de control de acceso restringido se encontrarán debidamente señalizados y podrán ser controlados: a) Mediante dispositivos que impidan físicamente el acceso a las ZAR, como pueden ser pilonas y bolardos escamoteables u otros elementos similares, facilitándose el acceso a vehículos autorizados mediante una tarjeta magnética la cual permitirá la activación de bajada de la pizona o elemento de control. b) Mediante cámaras de video-detección que permitan la lectura y comprobación de las matrículas con las incluidas en la base de datos municipal del Centro de Gestión Integral de Movilidad (CGIM) de la Concejalía competente del Ayuntamiento de Granada. En cualquier caso, para autorizar el acceso a las zonas restringidas de los vehículos VTC referidos en el artículo 146 de la presente ordenanza, será obligatorio comprobar a través de sus matrículas que los conductores de dichos vehículos han realizado previamente el registro telemático obligatorio exigido por el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, del servicio correspondiente. Justificación: - El Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (BOJA nº189 de 30/9/2022 y que consideramos debe incluirse en la nueva ordenanza) especifica que: “Para garantizar el efectivo control de la contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, así como el inicio del servicio en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza conforme a lo dispuesto en el artículo 91 de la LOTT, se exige a los titulares de autorizaciones VTC la obligación de acreditar los datos de cada servicio que vayan a iniciar, mediante su comunicación al Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor a que se refiere el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor”. Deberán habilitarse los medios tecnológicos necesarios para hacer cumplir dicho Real Decreto debiendo controlar en los puntos de acceso a las zonas protegidas la entrada de estos vehículos, denegándose dicho acceso si no ha habido una contratación previa o se supera el 20% de servicios fuera del territorio de su comunidad autónoma. La captación de clientes por parte del taxi se produce de manera natural en la vía pública, como parte esencial de su servicio. Esta captación en circulación, inherente a su función, no puede equipararse al modelo de pre contratación del VTC.*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*La Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de septiembre de 2010 (Rec. núm.3924/2008) ilustra claramente esta distinción: "el servicio de taxi se caracteriza por la libertad del usuario para contratarlo en cualquier momento y lugar en que lo encuentre circulando". Requerir al taxi registro previo a su circulación por zonas controladas y de circulación restringida de la ciudad por motivos de reducción de tráfico y protección del patrimonio, supondría una grave restricción a su servicio y un perjuicio a los usuarios. Esta medida obstaculizaría el cumplimiento de su función esencial de atender la demanda espontánea, tal como lo establece el artículo 16.1 de la Ley 16/1987. En cambio, para el VTC, en ningún momento supone una grave restricción a su labor ya que esta medida sólo implica la regulación de su actividad para evitar la captación indebida y el aumento innecesario de tráfico en zonas sensibles como son las zonas declaradas patrimonio de la humanidad de Granada o con una gran afluencia de turistas diaria como ocurre en el barrio centro de la ciudad.*

*La Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de diciembre de 2017 (Rec. núm.4062/2016) avala este tipo de medidas restrictivas para VTC: "la limitación de circulación de los vehículos VTC en zonas de especial afluencia turística responde a la necesidad de preservar el patrimonio histórico y cultural, así como de evitar la congestión del tráfico". - El Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 expone: "Disposición transitoria única. Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley o cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolverse: b) No obstante lo dispuesto en el artículo 91.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, seguirán habilitando para realizar servicios sin limitación por razón de su origen, siempre que los vehículos que desarrollen esa actividad sean utilizados habitualmente para prestar servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización. A tal fin, se entenderá que un vehículo no ha sido utilizado habitualmente para dichos servicios cuando el veinte por ciento o más de los servicios realizados con él dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por el territorio de la comunidad autónoma. A efectos de control, cuando los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor comuniquen a la Administración los datos relativos a cada servicio deberán hacer constar necesariamente los lugares de inicio y finalización de éste. Cuando el servicio se inicie y finalice en un mismo lugar, indicarán, además, el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar; todo ello conforme al artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. c) Los servicios de transporte prestados en el ámbito urbano por los titulares de dichas autorizaciones quedarán sujetos a todas las determinaciones y limitaciones que establezca el órgano competente en materia de transporte urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica; especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica". El propio Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, además de lo anterior, define perfectamente las zonas de especial protección como: “Aquellas zonas definidas por su gran potencialidad de concentración y generación de demandas de servicios de transportes de viajeros”. Estas zonas de especial protección son, entre otras, las siguientes: a) Aeropuertos b) Puertos c) Estaciones de trenes y autobuses d) Hospitales e) Centros Comerciales y de ocio con ms de 500 plazas de aparcamiento f) Paradas de taxis g) Hoteles de al menos cuatro estrellas que tengan mas de cien unidades de alojamiento h) Sede de órganos jurisdiccionales i) Cualquier otro lugar donde se esté celebrando un evento deportivo, cultura, social, o de cualquier otra índole que tenga gran potencialidad de generación de viajes El Decreto mencionado deja abierta la posibilidad de establecer o ampliar las zonas de acceso restringido (ZAR), como podría ser la ampliación a todo un barrio de nuestra ciudad, patrimonio de la humanidad, donde los vehículos taxis tienen establecidas paradas de taxis pudiendo y debiendo acceder a ellas sin tener que tener un servicio pre-contratado a diferencia de los VTC. La mayor parte de las zonas protegidas de la ciudad de Granada han sido declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, por lo tanto, deben regirse de una forma más estricta que el resto cascos históricos de otras ciudades. Actualmente existen diversas convenciones y recomendaciones de la UNESCO que otorgan a los Estados miembros y a las autoridades locales la facultad de regular el tráfico y la circulación vehicular en áreas con valor patrimonial excepcional; así mismo la normativa vigente en España establece que los ayuntamientos de las ciudades que albergan estos espacios tienen la potestad de regular la circulación de los VTC en sus calles como por ejemplo se hace en la ciudad de León que cuenta con una Ordenanza propia sobre regulación del tráfico en el casco histórico.

En la práctica, la mayoría de los ayuntamientos han optado por restringir o prohibir la circulación de los VTC en los cascos históricos de las ciudades declaradas patrimonio de la humanidad, siendo diversas las razones para aplicar esta restricción: .- Protección del patrimonio histórico: Los VTC pueden generar contaminación acústica y visual, lo que puede dañar el valor histórico y cultural de estas zonas. .- Incremento de la movilidad sostenible: Se busca fomentar el uso de medios de transporte más sostenibles, como el transporte público colectivo, la bicicleta o el traslado a pie. .- Garantizar la seguridad de los peatones: Las calles estrechas y peatonales de los cascos históricos no son adecuadas para la circulación de vehículos a motor. En las zonas protegidas de Granada, especialmente en los barrios del Albaicín y Sacromonte, no existen aceras para los peatones compartiendo estos el mismo espacio que los vehículos, lo que produce situaciones inverosímiles en determinadas horas y días cuando el caos circulatorio es tan grande que los peatones quedan atrapados y debe acudir la policía local a desbloquear la zona por culpa del exceso de VTC's, microbuses turísticos, tren turístico, etc. Algo inédito que no sucede en ningún otro lugar del mundo patrimonio de la humanidad. Es importante recordar que la flota de VTC carece de coches eléctricos y de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida (PMR). Al no tener limitaciones de plazas, la mayoría de los vehículos que acceden a las zonas protegidas son vehículos de gran capacidad y muy contaminantes frente al sector del taxi que sí tiene un gran número de vehículos eléctricos, teniendo además limitado a un 5% el máximo de vehículos con aumento de plazas, pero con la diferencia de que todos los vehículos deben estar adaptados para personas con movilidad reducida (PMR). En relación a lo manifestado, existen ordenanzas locales



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Servicio de Participación Ciudadana**

*como la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, por ejemplo, que sólo permite acceder, tanto a los taxis como a VTC, a las zonas protegidas a vehículos de más de 5 plazas si estos están adaptados para personas PMR. El propio Decreto-ley 8/2022 obliga a que las empresas de VTC que tengan más de 100 vehículos, adapten un 5% de ellos a PMR, sin que esto se cumpla ni se controle, por lo que consideramos necesario que para fomentar la adaptación tan necesaria de vehículos VTC deba prohibirse el paso a las zonas protegidas si no consta en su ficha técnica dicha adaptación. “Artículo 195. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis y vehículos de turismo en arrendamiento con conductor. Se prohíbe la circulación por las vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental 0 EMISIONES o ECO para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1.”*

*SUGERENCIA 3: Corregir errata en el artículo 193: Artículo 193 (antes artículo 16). Suspensión de las licencias por avería, accidente o enfermedad (art. 20 16 Decreto 35/2012). Justificación: Es errónea la referencia que se realiza al Decreto 35/2012. La suspensión de las licencias no corresponde al artículo 16 sino al 20.*

*SUGERENCIA 4: Corregir errata en el artículo 240: Artículo 240 (antes 64). Funcionamiento. 4. En cualquier caso, la cantidad máxima para recogida de la persona usuaria en los servicios por concertación previa a través de emisoras de radio o cualquier otro sistema contemplado en el artículo 55, nunca superará el doble de la cantidad que en cada momento venga determinada en las tarifas para cada horario como concepto de “carrera mínima”. Justificación: El texto señalado se ha mantenido por error y debe ser eliminado.*

*SUGERENCIA 5: Eliminar la excepción recogida en el apartado 2 del artículo 244 o en su defecto trasladarla a una disposición transitoria y establecer un plazo máximo para su cumplimiento: Artículo 244 (antes artículo 68). Expedición de recibos y justificantes del servicio. 1. El personal de conducción está obligado a expedir recibo del importe del servicio mediante impresora conectada al taxímetro y a ponerlo a disposición de la persona usuaria. En caso de avería de la impresora se podrá entregar un recibo según el modelo oficial y con el contenido aprobado por el Ayuntamiento de Granada. 2. El contenido mínimo de cualquier recibo del servicio será en todo caso el siguiente: Número del recibo y NIF o CIF de la persona titular de la licencia, número de licencia, (de forma impresa o troquelado y no manipulable en el caso de recibo manual), matrícula del vehículo, origen y destino del servicio, fecha del mismo, clase de tarifa aplicada, hora de inicio y fin del servicio, distancia recorrida, y cuantía total, indicando de forma separada y desglosada los distintos suplementos aplicados. Los datos de origen y destino deberán constar de forma impresa, excepto en los vehículos que a la entrada en vigor de esta ordenanza, sus dispositivos de gestión e impresión no lo permitan, en los cuales podrá ser manual. Se mantendrá esta excepción hasta que se produzca el cambio o sustitución de dichos dispositivos. Justificación: A raíz de la introducción del*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana**  
**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
**Servicio de Participación Ciudadana**

*precio cerrado y la tarifa 6 correspondiente hemos detectado que se ha normalizado la aplicación de dicha tarifa 6 sin cumplir la exigencia de su aplicación exclusivamente por medio telemático. Es decir, determinadas personas conductoras aplican el precio cerrado pactando directamente con la persona usuaria el precio en servicios de calle o en parada, cuando esto lo prohíbe expresamente la normativa. Al indicar el módulo luminoso exterior la tarifa 6, es muy difícil detectar si su aplicación es la correcta fomentando la mala praxis con cobros abusivos. En este sentido, las normas para realizar el precio cerrado también exigen la obligación, sin excepciones, de que aparezca el origen y destino del servicio en el ticket impreso, produciéndose con esto una contradicción normativa. Ya han transcurrido suficientes años como para que las personas titulares de taxis hayan adaptado sus dispositivos a la exigencia de la ordenanza y en cualquier caso entendemos que en su momento debió haberse establecido un plazo máximo a modo de disposición transitoria para dicha adaptación. Con la excusa de la excepción que sugerimos eliminar, dichas personas eternizan la actualización de sus dispositivos para continuar de forma indefinida realizando mala praxis. Por lo tanto sugerimos como alternativa a la eliminación de la excepción referida, establecer un plazo máximo para su cumplimiento.*

*SUGERENCIA 6: Complementar el apartado 2.e) del artículo 247: Artículo 247 (antes 71). Derechos. 2. Los conductores y conductoras, así como la entidad mediadora de concertación telemática, tendrán derecho a negarse a prestar sus servicios: e) Cuando un servicio se contrate de forma telemática y finalmente no se haga uso del mismo sin cancelación previa, se generará una deuda que equivaldrá a la cantidad estipulada como “carrera mínima” de la franja horaria correspondiente. Esta deuda deberá ser abonada a través de los métodos legalmente establecidos para tal fin o en su defecto en el siguiente servicio que solicite la misma entidad o persona usuaria. No tendrá consideración de cancelación previa si esta se realiza cuando el vehículo ya ha salido de la parada de taxis o ha recorrido más de 200 metros o cualquier otra condición establecida por la entidad intermediadora en su política de cancelaciones. Justificación: Es necesario corregir este apartado puesto que todas las empresas intermediadoras existentes en el mercado incluyen en sus políticas de uso el cobrar un importe mínimo si el servicio de taxi solicitado se cancela cuando el taxi ha recorrido una distancia mínima o ha llegado al punto de recogida. \*Asimismo la propia ordenanza del taxi (ANEXO V. 5.4.) no contempla la opción de eximir al usuario de responsabilidad en caso de cancelar el servicio contratado a precio cerrado si este ha sido iniciado, por lo que esta circunstancia entra en conflicto con este artículo si no es corregido). \*ANEXO V (antes ANEXO IV). NORMAS Y PARÁMETROS PARA EL CÁLCULO DEL PRECIO CERRADO. 5.4. En el supuesto de que la persona usuaria no acuda al servicio después de haberlo solicitado o decida no utilizar el servicio solicitado, esta deberá abonar el importe correspondiente al servicio mínimo según tarifas vigentes de la forma prevista en la ordenanza para este supuesto.*

*SUGERENCIA 7: Incluir imagen representativa de los distintivos exteriores en el ANEXO III: ANEXO III (antes ANEXO II). IMAGEN CORPORATIVA DE LOS TAXIS DEL ÁREA DE PRESTACIÓN CONJUNTA. Justificación: Se ha omitido incluir en el ANEXO III la imagen representativa de los distintivos exteriores donde vienen reflejadas sus medidas, proporciones, ubicación y códigos de colores, al igual que aparecía en la ordenanza antes de la última*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana**  
**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
**Servicio de Participación Ciudadana**

*modificación. Es imprescindible incluir esta información.*

*SUGERENCIA 8: Incluir imagen representativa del módulo tarifario exterior y diferentes elementos en el ANEXO IV: ANEXO IV (antes ANEXO III). MÓDULO TARIFARIO LUMINOSO EXTERIOR Justificación: Se ha omitido incluir la imagen representativa donde viene reflejado la ubicación y forma de los diferentes elementos: módulo tarifario luminoso exterior, placa libre/ocupado y tarjeta identificativa, al igual que aparecía en la ordenanza antes de su última modificación.*

*SUGERENCIA 9: Corregir errata en el ANEXO V: ANEXO V (antes ANEXO IV). NORMAS Y PARÁMETROS PARA EL CÁLCULO DEL PRECIO CERRADO. 5.9. La persona conductora de taxi que realice un servicio precontratado a precio cerrado estará obligada a entregar a la persona usuaria el justificante en formato papel impreso o electrónico, con anterioridad al inicio de la prestación del servicio, con el siguiente contenido: fecha y hora de inicio del servicio, dirección de origen, dirección de destino y precio. La persona conductora sólo podrá entregar un ticket físico con los datos del servicio/despacho recibido desde el sistema de gestión de despachos de la mediadora del servicio y a través de la impresora referida en el artículo 239 63 de la ordenanza. La persona usuaria dispondrá de todos los datos del servicio si ha realizado la petición de taxi desde la app. Asimismo, si la reserva se lleva a cabo telefónicamente, web, etc. se podrá enviar un mail al usuario cuando se registre la reserva. 5.10. Para garantizar la calidad del servicio, las empresas de intermediación deberán cumplir con lo previsto en el artículo 232 56 de esta Ordenanza. Justificación: Al alterar las numeraciones de los artículos, se han producido estas erratas al remitirse a determinados artículos. Es necesario corregirlo.*

*SUGERENCIA 10: Consideramos que no es apropiado 'alejar' tanto los anexos referentes al taxi respecto al resto de su articulado pues es difícil su localización y puede llevar a confusión acerca de la no existencia de dichos anexos. El articulado del taxi va desde la página 114 a la 157 (del artículo 178 al 258) y sus anexos aparecen cien páginas después totalmente fuera de contexto, desde la página 249 a la 261. Dichos anexos deben ser contiguos al resto de articulado referente al taxi o como alternativa integrarlos en el resto de artículos o como artículos nuevos.*

*SUGERENCIA 11: Sugerimos revisar determinados artículos de la ordenanza que se han visto afectados por la reciente modificación de normativa de rango superior. Justificación: Algunos artículos de la Ordenanza del Taxi de Granada que se ven afectados o están vinculados a la publicación en BOJA nº 34 de 16 de febrero de 2024 del Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía. El artículo 116 de dicho Decreto-ley modifica los artículos 18, 20, 21, 23, 32.1., 33.2., 35 y 43.4. del Reglamento Andaluz del Taxi y en consecuencia también quedan alterados los siguientes artículos de la ordenanza local de Granada: Artículo 118 (antes 11) Reglamento Andaluz: Artículo 23.1. Artículo 118.4. (antes 11.4.) Reglamento Andaluz. Artículos 20 y 21). Artículo 190 (antes artículo 13) Reglamento Andaluz. Artículo 18.1. Artículo 192.4. (antes artículo 15.4.) Reglamento Andaluz. Artículos 20 y 21. Artículo 193 (antes artículo 16) Reglamento*



**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana**  
**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
**Servicio de Participación Ciudadana**

*Andaluz: Artículo 20. Artículo 194 (antes artículo 17) Reglamento Andaluz: Artículo 21. Artículo 201.3. (antes artículo 24.3) Reglamento Andaluz: Artículo 43.4. Artículo 202.1. (antes artículo 25.1.) Reglamento Andaluz: Artículo 32.1. Artículo 206 (antes artículo 30) Reglamento Andaluz: Artículo 35. Artículo 232.2. (antes artículo 56.2) Reglamento Andaluz: Artículo 43.4. En Granada a 10 de diciembre de 2024. El presidente, D. Ramon Jesús Alcaraz Escobar.”*

- **Sugerencia de Javi** de fecha **12/12/2024** y bajo el título “*Asociacion por un Realejo Habitable*” “*La asociacion sigue revisando la ordenanza y mandara sus sugerencias y observaciones mas adelante pero ya podemos recalcar que las ordenanzas estan para que se cumplan y los autobuses grandes de transporte escolar pasan todos los dias por la calle molinos incumpliendo la normativa y nadie hace nada...”*”

QUINTO.- El presente informe debe trasladarse, publicarse y comunicarse a los sujetos y por los medios que se indican en el artículo 100 del ROGA.

Una vez concluido el desarrollo de este proceso participativo, que queda documentado con el presente informe, comienza la fase de seguimiento y evaluación del mismo, última fase, de conformidad con el artículo 101 del ROGA, según el cual la Concejalía Delegada competente por razón de la materia objeto del proceso participativo, a la que se traslade el presente Informe, deberá, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 de dicho precepto, comunicar a la Concejalía Delegada de Participación Ciudadana, en el plazo de 45 días hábiles desde que se reciba dicho traslado, el acuerdo o resolución del órgano competente en la ejecución del proceso participativo, por el que se pronuncie, de forma motivada en cualquier caso, sobre la ejecución o no del resultado del proceso participativo, lo que en este caso se traduce en el **envío por el Área de Movilidad al Registro Parcial de Participación Ciudadana del Certificado del Acuerdo de la Junta de Gobierno Local por el que se apruebe el citado proyecto de Ordenanza y en el que conste la consideración que hayan tenido las sugerencias recibidas.**

Es todo cuanto cumple informar.

**Fechado y firmado electrónicamente**

