

Anexo Informe final del Proceso Participativo sobre el Proyecto de Decreto, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Autotaxi para el transporte público de personas en vehículos de turismo en Castilla-La Mancha.									
Línea	Asunto	Comentario	Usuario	Denominación de la Plataforma	Denominación de la Entidad	Fecha de modificación	Valoración de la aportación (seleccionar opción del desplegable en cada celda)	Motivos No Consideración (seleccionar opción del desplegable en cada celda)	Observaciones
	Despilfarro	Podéis usar los parques móviles en lugar de que se dediquen a llevar a los políticos (y asimilados) a reuniones de partido, comidas, toros, fiestas y demás zurrionas (a veces hasta la madrugada).	JSS			04/08/2026 - 17:22	No aceptada	FUERA DEL OBJETO DE LA NORMA	Este comentario carece totalmente de fundamento, puesto que refleja únicamente la opinión personal de la persona que la formula.
	Artículo relativo a los requisitos, obligaciones o incompatibil	Texto propuesto para la modificación: Eliminar la exigencia de dedicación exclusiva para los titulares o conductores de licencias de autotaxi, permitiendo la compatibilidad de esta actividad con otras labores profesionales o laborales. Justificación: Flexibilidad laboral y económica: La exigencia de una dedicación exclusiva limita las oportunidades de ingresos de los profesionales del sector, especialmente en periodos de menor demanda o en zonas rurales donde el servicio de taxi no genera ingresos suficientes a tiempo completo. Fomento del empleo: Permitir la compatibilidad facilitaría la entrada y permanencia de nuevos profesionales en el sector, ayudando a garantizar la viabilidad económica de las licencias. Modernización de la normativa: La regulación actual debe adaptarse a modelos laborales más flexibles que respondan a la realidad económica actual de los autónomos y trabajadores del transporte.	angeltoledo22			13/08/2026 - 11:13	Parcialmente aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	Se acepta parcialmente este comentario, y el requisito de la plena dedicación a la profesión, se exigirá a los municipios con más de 10.000 habitantes, sin perjuicio de que las Ordenanzas municipales pudieran establecer otro régimen de compatibilidad. Las localidades que superen este número de habitantes cuentan con una potencial demanda de usuarios, que ha de verse garantizada con una oferta permanente e ininterrumpida de servicios de autotaxi.
	Aportaciones ONCE	Valoramos positivamente que el raglamento incorpore taxímetros parlantes, braille, QR, eurotaxis y perros guía. Por lo que trasladamos otras cuestiones de relevancia para mejorar el modelo: - 1. Accesibilidad obligatoria de apps, emisoras y sistemas de reserva Artículo 39.4 Texto actual: El servicio del autotaxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos... Propuesta de adición: Los sistemas de reserva, aplicaciones móviles, páginas web, centrales de contratación y herramientas digitales utilizadas para la solicitud, gestión, seguimiento o pago de los servicios de autotaxi deberán cumplir los requisitos de accesibilidad universal establecidos en la normativa vigente, garantizando su utilización autónoma por las personas con discapacidad. Justificación: La contratación del servicio se realiza cada vez más mediante aplicaciones y plataformas digitales. La accesibilidad del vehículo pierde gran parte de su utilidad si la persona con discapacidad no puede solicitarlo o gestionarlo de forma autónoma mediante los canales tecnológicos utilizados por el sector. - 2. Formación obligatoria en atención a personas con discapacidad Artículo 31.2 Propuesta de nuevo párrafo: La formación para la obtención y renovación del permiso de conducción profesional de autotaxi incorporará contenidos sobre accesibilidad universal, trato adecuado a las personas con discapacidad, utilización de productos de apoyo, atención a personas usuarias de perros guía y perros de asistencia y manejo de los recursos de accesibilidad existentes en el vehículo. Justificación: La calidad del servicio depende no solo de la accesibilidad del vehículo, sino también del conocimiento y capacitación de los profesionales que lo prestan. - 3. Identificación accesible del vehículo para personas ciegas Nuevo apartado en el artículo 42. Propuesta: Los vehículos autotaxi podrán incorporar sistemas de identificación accesible que permitan a las personas con discapacidad visual reconocer el vehículo asignado mediante información sonora, tecnologías móviles accesibles, códigos digitales, balizas electrónicas u otras soluciones equivalentes. Justificación: Una de las principales dificultades para las personas ciegas no es solicitar el taxi, sino localizar el vehículo concreto que ha aceptado el servicio, especialmente en estaciones, hospitales, centros comerciales o eventos multitudinarios. La incorporación de tecnologías accesibles permitirá aumentar la autonomía y seguridad de las personas usuarias.	JM			14/08/2026 - 12:15	Parcialmente aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	Se incluye en el artículo 39.4 del borrador de Decreto, el siguiente párrafo: Los sistemas de reserva, aplicaciones móviles, páginas web, centrales de contratación y herramientas digitales utilizadas para la solicitud, gestión, seguimiento o pago de los servicios de autotaxi deberán cumplir los requisitos de accesibilidad universal establecidos en la normativa vigente, garantizando su utilización autónoma por las personas con discapacidad. Considerándolo un mejora para el colectivo de personas usuarias de los servicios de autotax. que cuenten con algún tipo de discapacidad.
	No a la dedicación exclusiva	Por medio del presente escrito, expongo las razones fundamentales que justifican la eliminación de la cláusula de exclusividad laboral aplicable a los conductores y titulares de licencias del servicio de transporte público en taxi. La regulación actual plantea barreras injustificadas que menoscaban la libertad económica y la sostenibilidad del sector. 1. Libertad de trabajo y desarrollo económico La exigencia de dedicación exclusiva limita el derecho constitucional a la libre elección de profesión u oficio. Permitir que los trabajadores y propietarios generen ingresos complementarios en otros sectores mejorará su estabilidad financiera, reduciendo la vulnerabilidad económica en épocas de baja demanda turística o crisis del sector. 2. Optimización de la flota y calidad del servicio La exclusividad no garantiza un mejor servicio. Por el contrario, flexibilizar la jornada laboral mediante la posibilidad de compatibilizar el taxi con otras actividades permitirá: Incrementar la disponibilidad de vehículos en horas pico o eventos de alta demanda mediante turnos más flexibles. Fomentar la profesionalización, atrayendo a perfiles que buscan ingresos parciales o alternativos. Reducir el agotamiento laboral derivado de jornadas excesivas para alcanzar un ingreso digno. 3. Adaptación a la realidad del mercado actual El sector de la movilidad urbana ha evolucionado hacia un modelo multimodal y flexible. Mantener restricciones de exclusividad rígidas sitúa al taxi tradicional en desventaja frente a otras alternativas de transporte que operan bajo esquemas más dinámicos. Por lo expuesto, solicito formalmente la revisión y modificación de la normativa vigente para derogar la exclusividad laboral, permitiendo la pluriactividad de conductores y titulares para modernizar y fortalecer el servicio público del taxi.	Rodri2055			16/08/2026 - 20:15	Parcialmente aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	Nos remitimos a lo señalado en la observación, al segundo de los comentarios, la plena dedicación a la profesión, se exigirá a los municipios de más de 10.000 habitantes.
	Dedicación exclusiva	Propingo eliminar la exigencia de dedicación exclusiva de los titulares y conductores de licencias de autotaxi, permitiendo compatibilizar la actividad de taxi con otras actividades profesionales o laborales, siempre que se mantengan las obligaciones de prestación del servicio, los requisitos legales y las condiciones establecidas para el ejercicio de la actividad. Justificación: 1. Principio de proporcionalidad y flexibilidad laboral. La obligación de dedicación exclusiva puede resultar excesivamente restrictiva cuando la demanda de servicios no permite obtener unos ingresos suficientes mediante la actividad del taxi a tiempo completo. Permitir la compatibilidad con otras actividades profesionales facilitaría una mayor adaptación a las circunstancias económicas de cada profesional, sin menoscabar la prestación del servicio. 2. Realidad territorial de Castilla-La Mancha. La existencia de numerosos municipios pequeños, zonas rurales y una demanda de transporte muy variable hace que la actividad del taxi no tenga la misma intensidad durante todo el año ni en todas las localidades. En estos casos, exigir una dedicación exclusiva puede dificultar la viabilidad económica de determinadas licencias y desincentivar la incorporación de nuevos profesionales al sector. 3. Viabilidad y mantenimiento de las licencias. La posibilidad de compatibilizar el taxi con otra actividad permitiría mantener activas licencias que, en determinadas circunstancias, podrían dejar de resultar económicamente sostenibles. Esto contribuiría a conservar la oferta de transporte público y evitaría la pérdida de profesionales, especialmente en municipios con menor demanda. 4. Adaptación a la realidad económica y laboral actual. El mercado laboral actual ofrece modelos de actividad más flexibles y compatibles entre sí. La regulación del taxi debería adaptarse a esta realidad, especialmente cuando la compatibilidad no perjudique los derechos de los usuarios ni las condiciones de seguridad y calidad del servicio. 5. La eliminación de la exclusividad no implica eliminar las obligaciones del taxista. La compatibilidad con otras actividades podría quedar condicionada al cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la licencia, incluyendo la prestación de los servicios que legalmente correspondan, los requisitos de disponibilidad y las demás condiciones establecidas por la normativa. De esta forma, se protege tanto el interés de los profesionales como el interés general y el derecho de los ciudadanos a disponer de un servicio de taxi adecuado. Por todo ello, se propone que el nuevo Reglamento de los Servicios de Autotaxi elimine la obligación general de dedicación exclusiva, permitiendo a los titulares y conductores compatibilizar esta actividad con otras actividades profesionales o laborales, siempre que se garantice en todo momento el cumplimiento de las obligaciones inherentes a la licencia y la adecuada prestación del servicio.	GustavoC			24/08/2026 - 13:04	Parcialmente aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	Nuevamente nos remitimos a la observación formulada al segundo comentario, aceptando parcialmente el comentario, limitando el requisito de la dedicación plena, a los municipios que superen los 10.000 habitantes.
	Artículo relativo a los requisitos, obligaciones o incom	Artículo relativo a los requisitos, obligaciones o incompatibil Texto propuesto para la modificación: Eliminar la exigencia de dedicación exclusiva para los titulares o conductores de licencias de autotaxi, permitiendo la compatibilidad de esta actividad con otras labores profesionales o laborales. Justificación: Flexibilidad laboral y económica: La exigencia de una dedicación exclusiva limita las oportunidades de ingresos de los profesionales del sector, especialmente en periodos de menor demanda o en zonas rurales donde el servicio de taxi no genera ingresos suficientes a tiempo completo. Fomento del empleo: Permitir la compatibilidad facilitaría la entrada y permanencia de nuevos profesionales en el sector, ayudando a garantizar la viabilidad económica de las licencias. Modernización de la normativa: La regulación actual debe adaptarse a modelos laborales más flexibles que respondan a la realidad económica actual de los autónomos y trabajadores del transporte.	Robertcolmart			27/08/2026 - 20:42	Parcialmente aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	Nuevamente nos remitimos a la observación formulada al segundo comentario, aceptando parcialmente el comentario, limitando el requisito de la dedicación plena, a los municipios que superen los 10.000 habitantes.

	Alegaciones Radio Taxi	ALEGACIONES QUE REALIZA RADIO TAXI ALBACETE S L, AL BORRADOR REMITIDO DE PROYECTO DE REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE AUTO TAXI PARA EL TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS EN CASTILLA LA MANCHA. INTRODUCCION.- Estas alegaciones se formulan, conforme al espíritu del cual, ya en su nació el primer reglamento, promulgado por la JCCM y ahora todavía en vigor, Y que no es otro que el afán del legislador de , dotar de al sector de transporte de viajeros en vehículos de Auto-Taxi de Castilla-La Mancha, de una regulación clara y específica que y que entre otras facetas, también proteja al colectivo de los Trabajadores y Trabajadoras Autónomos del sector del Taxi. Los cuales, como pequeños empresarios individuales y por el especial carácter del servicio público que prestan, tiene su actividad empresarial sometida a una la mayor sujeción normativa, que los puede hacer vulnerables frente a la competencia que supone en el sector del transporte de pasajeros , la introducción de nuevos agentes como son las operadoras de vehículos VTC, gestionadas en algunos casos por grandes empresas y cuya normativa no está tan definida, lo que hace a ambos colectivos en la práctica, compitan en desigualdad de oportunidades. Asimismo, también se manifiesta que las modificaciones que se proponen hacer al articulado del borrador, y más concretamente, sobre el artículo 10 del mismo, relativo a la titularidad, se hacen, con el objetivo de que; la posibilidad de ser titular de hasta dos licencias, junto con la capacidad de titularidad por parte de " persona jurídica"; no pueda ser utilizada de forma torticera, por algunas mercantiles o grupos de personas, para acumular licencias y así poder formar grupos de presión, que vayan en contra de los derechos e intereses, del taxista empresario individual, como es la mayoría del sector y no responder a lo que entendemos que es la voluntad del legislador de proveer de instrumentos legales a la cooperación de un varios profesionales del taxi cualificados que de no en conjunto, no podrían económicamente, acceder por si solos a ser titulares de una licencia, para explotarla conjuntamente y en plena dedicación, sin desvirtuar el carácter de la actividad. PRIMERA.- El articulado del borrador del reglamento, establece simple y llanamente la capacidad de una " persona jurídica", para ser titular de una licencia de taxi, sin explicitar que la misma debería estar formada por profesionales del sector, asumiendo un carácter análogo al de otras sociedades profesionales que buscan el ejercicio de una profesión común bajo una razón social. Sin embargo, al no precisar este matiz en el reglamento, según la Legislación Societaria, una persona jurídica podría ser cualquier sociedad de intermediación , que contrata con los clientes la prestación de un servicio, pero encarga la ejecución real de este a un profesional autónomo vinculado a la sociedad. Luego, nada impediría que el total o parte del capital social de esa persona jurídica titular de una Licencia de taxi, fueran otras mercantiles como Bolt, Cabifay o incluso Mercadona..., que si bien podría tener un socio trabajador o un asalariado que ejerza la actividad, ya tendríamos una penetración de la competencia en el sector y por tanto la contaminación de los intereses del mismo y del trabajador autónomo del sector. Por tanto, nuestra propuesta es que el Art. 10.1, quedara redactado de la siguiente manera. &lt;&lt;.../... Artículo 10. Titularidad 1. Solo podrán ser titulares de licencias de auto taxi las personas físicas o jurídicas, compuestas por profesionales del sector que reúnan asimismo todos los requisitos para poder ser titulares a su vez de una licencia de taxi, que acrediten el cumplimiento en todo momento, a lo largo de la vigencia de la licencia, de los siguientes requisitos: SEGUNDA.- En la misma línea de las consideraciones que hemos hecho en la primera de nuestras alegaciones, en cuanto al peligro de dejar a la posible interpretación y utilización interesada del derecho societario, por parte de algunos entes, lo cual, por desgracia es bastante habitual. Tenemos que llamar la atención sobre la redacción del art 10.3, en el sentido de que ser "administrador único" de una mercantil, no significa ser "Socio único". Cualquier sociedad, tenga uno, veinte o trescientos socios, puede tener un " administrador único". Con lo cual, ese requisito no impediría que una persona o sociedad que quisiera hacerse con el control "de facto" con más de dos licencias, podría utilizar malévolamente la figura de " persona jurídica" escondiéndose detrás de otras sociedades con distinta denominación, de las que no sería administrador, sino sólo socio. Ejemplifiquemos esto con uno de los supuestos más simples de los que podrían darse, de entre los muchos de la inmensa casuística posible: Imaginemos que un titular de una licencia, que tenga dos familiares o amigos, que a su vez sean titulares de otras dos licencias respectivamente; podría formar una S.L (A) entre los tres, de la e fuera el administrador único, y otras dos sociedades distintas (ByC), con los tres mismos socios, pero de las cuales fueran administradores únicos respectivamente cada uno de los otros dos socios. Con lo que, ya tendríamos seis licencias bajo el control de un mismo grupo, o incluso nueve si cada uno de ellos también tuviera dos licencias como persona física, en sólo un primer paso. Y este es un ejemplo limitado, que se podría extender ramificándose hasta el infinito, como de hecho ocurre habitualmente en el ámbito empresarial y societario. Con el peligro añadido de que, en el momento de que nos alejemos de esa licencia inicial, y por tanto de la vigilancia de la normativa específica del sector del taxi, le sería más fácil introducirse en ese " árbol societario", como socio de cualquiera de esas mercantiles a una plataforma de VTC o cualquier otro elemento ajeno al sector del taxi. Por ello, y para seguridad de que los titulares de las licencias sean " verdaderos taxistas", consideramos que; además de la modificación propuesta al nuestra alegación primera, el artículo 10.3 debería tener la siguiente redacción. &lt;&lt;..."/... Art. 10.3 3. Excepcionalmente se permitirá a las titulares de licencias de auto taxi o de autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, tener hasta un máximo de dos licencias o autorizaciones de transporte interurbano, independientemente de si la persona, sea física o jurídica, sea titular de una licencia urbana o autorización de transporte interurbano. Estableciéndose el límite de titularidad de dos licencias acumulables, tanto en la misma persona física, como en misma persona jurídica, o una persona física y una jurídica de la que la primera sea socio. Siempre con la limitación de que quien ostente derechos sobre dos licencia bien directamente o como participe de una S.L. a través de cualquiera de esas fórmulas, no pueda tener acceso de forma fraudulenta a derechos sobre la titularidad de una tercera. .../...&gt;&gt; TERCERA.- En cuanto al procedimiento de transmisión de las licencias de taxi, regulado en el artículo 14 del Borrador del reglamento. Nos parece correcto que se establezca el plazo de un mes para que el órgano municipal competente pueda ejercer el derecho de tanteo. Pero también sería interesante que se estableciera la necesidad de que los órganos competentes estén obligados, como mecanismo para evitar la paralización administrativa, a emitir en un plazo prudencial, la Resolución de Autorización Administrativa que, a es preceptiva, para poder materializar la transmisión, otorgando la escritura pública de cesión, plena eficacia, entre otros requisitos, en la misma hay que hacer constar de forma imprescindible y fehaciente, la Resolución del órgano competente, autorizando el otorgamiento de la escritura de cesión y estableciendo los términos en los que se ha concedido. Sin esta escritura, debidamente otorgada, los transmitentes no podrían justificar sus titularidades, ni cumplir con sus obligaciones, ni justificar la solicitud de beneficios fiscales o administra. Y además, teniendo en cuenta que durante el la tramitación del expediente de autorización desde su solicitud, hasta la emisión de esa tanto cedente como cesionario, tienen que armonizar los tiempos del expediente administrativo, con los plazos y términos de otras administraciones que intervienen en la totalidad del proceso de transmisión de una licencia (Eje. Bajas y altas en S.S., Agencia Tributaria, Tráfico, SEPE a efectos de desempleo, etc.), sería conveniente establecer un plazo máximo para que la Administración de forma obligatoria emitiera esa autorización. Por ejemplo tres meses, similar al plazo que,. La administración otorga a los transmitentes, para justificar ante ella que se ha realizado la transmisión en los términos autorizados y se emita la resolución de adscripción definitiva. Con lo cual, las partes podrían prever un plazo máximo de tramitación de seis meses, para hacer sus previsiones.	RADIO TAXI ALBACETE SL				28/08/2026 - 08:44	No aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	La medida propuesta no puede aceptarse, pues va en contra de la libertad de empresa, y el espíritu de esta modificación pretende garantizar y optimizar la actividad de los profesionales del taxi, dándoles la opción de acceder a una segunda autorización de autotaxi, si ya son titulares de otra autorización. pero dejando claro que se trata de una medida excepcional, tal y como se detalla en el artículo 10.3 del Borrador de decreto, cuyo tenor literal es el siguiente: " Excepcionalmente se permitirá a las titulares de licencias de autotaxi o de autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, tener hasta un máximo de dos licencias o autorizaciones de transporte interurbano, independientemente de si la persona, sea física o jurídica, sea titular de una licencia urbana o autorización de transporte interurbano, siempre y cuando sea la administradora única de la empresa. "
		Te propongo una aportación general y bastante ambiciosa, pero redactada en tono institucional para que encaje en el Portal de Participación. He intentado aprovechar el propio objetivo declarado del proyecto —flexibilizar el servicio, adaptarlo al mercado y reducir cargas administrativas— para defender una liberalización mayor sin plantearlo como una crítica frontal al conjunto del Reglamento. Considero positiva la iniciativa de aprobar un nuevo Reglamento de los Servicios de Autotaxi de Castilla-La Mancha, especialmente por cuanto pretende adaptar la regulación a las nuevas necesidades de movilidad, flexibilizar la prestación del servicio y reducir cargas administrativas. El propio proyecto reconoce la necesidad de avanzar en la flexibilización del régimen de transmisión de licencias, ampliar las posibilidades de contratación de conductores, adaptar los requisitos de los vehículos y facilitar nuevas modalidades de contratación. No obstante, considero que el texto debería profundizar mucho más decididamente en estos objetivos y avanzar hacia un modelo regulatorio basado en la libertad de empresa, la competencia efectiva, la simplificación administrativa y la capacidad de los operadores para adaptar su actividad a la demanda real de los ciudadanos. En primer lugar, debería revisarse el sistema de limitación cuantitativa de las licencias previsto en el artículo 12. El establecimiento de un número máximo de licencias mediante módulos vinculados a la población puede generar barreras de entrada y limitar artificialmente la oferta disponible. La necesidad de garantizar la calidad y viabilidad económica del servicio no debería traducirse automáticamente en restricciones a la entrada de nuevos operadores. Por ello, se propone sustituir el actual sistema de contingentes rígidos por un modelo mucho más flexible, en el que la apertura de nuevas licencias pueda producirse cuando exista demanda efectiva, evitando que la Administración limite la oferta por encima de lo estrictamente necesario. En segundo lugar, debe profundizarse en								

		la simplificación de los procedimientos de otorgamiento de licencias y autorizaciones. El proyecto mantiene una intervención administrativa relevante, incluyendo informes vinculantes de la Administración regional y diversos estudios de necesidad y rentabilidad. Debería generalizarse el silencio administrativo positivo y reducirse al mínimo la documentación exigida cuando la Administración ya disponga de ella, de acuerdo con los principios de eficacia, proporcionalidad y eficiencia que el propio proyecto declara asumir. En tercer lugar, considero especialmente necesario eliminar o reducir las restricciones que dificultan la transmisión de las licencias. El artículo 14 establece, entre otras limitaciones, un periodo mínimo de tres años desde la adquisición de la licencia para poder transmitirla, así como un derecho de tanteo a favor del Ayuntamiento. Estas limitaciones pueden reducir la liquidez y el valor económico de las licencias y dificultar la salida ordenada de los operadores del mercado. Se propone eliminar el derecho de tanteo administrativo y reducir al mínimo las limitaciones temporales a la transmisión, manteniendo únicamente aquellas que estén objetivamente justificadas para evitar operaciones fraudulentas o especulativas. Asimismo, debería facilitarse la concentración empresarial y la profesionalización del sector. El Reglamento permite excepcionalmente disponer de hasta dos licencias o autorizaciones, pero debería estudiarse la ampliación de este límite cuando exista capacidad empresarial, cumplimiento de los requisitos exigibles y garantía de una prestación adecuada. Una regulación que permita a las empresas alcanzar una dimensión suficiente puede favorecer inversiones en tecnología, vehículos más modernos, digitalización y mejora de la atención al usuario. En cuarto lugar, debería revisarse el régimen de visado de las licencias. El artículo 16 mantiene una constatación anual y establece que la falta de visado puede dar lugar a la revocación de los títulos habilitantes. Considero preferible sustituir el visado anual sistemático por un sistema de comprobación basado en la interoperabilidad de los registros administrativos y en controles cuando resulte necesario. La Administración no debería exigir anualmente al empresario documentación que ya obra en poder de las Administraciones Públicas. El principio de “una sola vez” debe aplicarse de forma efectiva. En quinto lugar, debe reforzarse la libertad de organización empresarial. El artículo 32 establece la plena dedicación de la persona titular de la licencia en los municipios de más de 5.000 habitantes, mientras que el artículo 33 establece determinadas posibilidades y límites para la contratación de conductores. Considero que la regulación debería permitir una mayor libertad para organizar los turnos y horarios, contratar personal asalariado o autónomo colaborador y adaptar la prestación a los momentos de mayor demanda. La Administración debe garantizar el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal y de Seguridad Social, pero no debería imponer restricciones organizativas adicionales que impidan a las empresas y autónomos utilizar eficientemente sus recursos. En este sentido, debería eliminarse el límite máximo de dos conductores por licencia y sustituirse por una regla que permita disponer del número de conductores necesario para garantizar la prestación del servicio, siempre que todos cumplan los requisitos legales y estén correctamente dados de alta. La propia exposición de motivos reconoce que uno de los objetivos del proyecto es ampliar el número de conductores que pueden prestar el servicio. En sexto lugar, considero necesario profundizar en la libertad tarifaria. El nuevo Reglamento debería favorecer la existencia de tarifas previamente conocidas por las personas usuarias, incluyendo precios máximos o cerrados para servicios contratados previamente mediante aplicaciones, plataformas digitales, teléfono u otros medios tecnológicos. Debe permitirse que los operadores puedan competir mediante precio, siempre garantizando transparencia y evitando prácticas abusivas. La competencia en precios puede beneficiar directamente al consumidor y estimular la modernización del sector. También debería facilitarse la digitalización completa de la actividad. El Reglamento debe reconocer expresamente la contratación mediante aplicaciones móviles y plataformas digitales, permitiendo la reserva previa, el conocimiento anticipado del precio, el pago electrónico, la emisión de recibos digitales y la gestión electrónica de reclamaciones. La regulación no debería establecer diferencias injustificadas entre la contratación presencial, telefónica y digital. En séptimo lugar, debería avanzarse hacia una mayor flexibilidad en el ámbito territorial. Castilla-La Mancha presenta una estructura territorial caracterizada por municipios pequeños, dispersión poblacional y grandes diferencias entre zonas urbanas y rurales. Por ello, la regulación debería facilitar la creación de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta y permitir una utilización más eficiente de los vehículos disponibles en municipios próximos, evitando situaciones en las que exista demanda insatisfecha en un municipio mientras existen vehículos disponibles en otro. Igualmente, debería revisarse el régimen de inicio de los servicios interurbanos y las autorizaciones para recoger pasajeros fuera del municipio de adscripción. El objetivo debería ser que el vehículo pueda atender la demanda real allí donde se produzca, evitando desplazamientos innecesarios de vehículos vacíos y reduciendo costes tanto para el operador como para el usuario. En octavo lugar, considero positivo que el proyecto flexibilice las reglas relativas a la antigüedad de los vehículos, pero debería profundizarse en esta línea. La Administración debe establecer condiciones objetivas de seguridad, inspección y emisiones, pero no debería imponer restricciones basadas exclusivamente en la antigüedad si el vehículo mantiene unas condiciones técnicas adecuadas y supera las correspondientes inspecciones. Debe favorecerse la renovación de la flota mediante incentivos y libertad de elección, no mediante prohibiciones generales que puedan generar costes desproporcionados para autónomos y pequeñas empresas. En noveno lugar, debería garantizarse una mayor libertad para la publicidad en los vehículos. El artículo 27 ya contempla la posibilidad de contratar publicidad interior y exterior, pero sería conveniente establecer un régimen de autorización sencillo y eliminar restricciones municipales que no estén directamente relacionadas con la seguridad vial, la visibilidad o la estética estrictamente necesaria del servicio. La publicidad constituye una fuente adicional de ingresos que puede contribuir a mejorar la rentabilidad de la actividad. Por último, considero que el Reglamento debería establecer como principio rector que toda restricción de acceso o ejercicio de la actividad esté expresamente justificada por razones de interés general, sea necesaria, proporcionada y no pueda ser sustituida por una alternativa menos restrictiva. En definitiva, se propone que el nuevo Reglamento constituya un verdadero avance hacia un sector del taxi más competitivo, flexible, digitalizado y orientado al usuario, reduciendo las barreras de entrada, simplificando procedimientos, facilitando la transmisión de licencias, aumentando la libertad de organización empresarial, favoreciendo la competencia en precios y permitiendo una mejor adaptación de la oferta a la demanda. Estas medidas no deben entenderse como una menor protección de las personas usuarias. Al contrario, una mayor competencia y una mayor capacidad de adaptación de la oferta pueden contribuir a mejorar la disponibilidad, calidad, innovación y eficiencia del servicio. La regulación debe concentrarse en garantizar la seguridad, los derechos de los consumidores, la accesibilidad y el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y administrativas, evitando intervenir innecesariamente en aquellas decisiones que pueden ser adoptadas de manera más eficiente por los propios operadores y por el mercado. El propio proyecto señala que pretende racionalizar la regulación y reducir cargas administrativas innecesarias. Por ello, se considera que esta oportunidad normativa debería aprovecharse para avanzar de manera más decidida en dichos objetivos y convertir Castilla-La Mancha en una comunidad autónoma con una regulación del autotaxi moderna, sencilla, competitiva y adaptada a las nuevas formas de movilidad.	JDCA			28/08/2026 - 11:56	No aceptada	IMPOSIBILIDAD ECONÓMICA	Este comentario debe ser no aceptado, puesto que recoge medidas de liberalización del sector del autotaxi, que no tienen en cuenta, que los servicios de transporte público en vehículos de turismo (autotaxi) constituyen un servicio público, que no pueden regirse por las normas propias del libre mercado, al constituir un servicio público. El nuevo Reglamento tiene como objetivos mejorar la prestación del servicio para todos sus usuarios, pero también garantizar que las personas que desarrollen dicha actividad cuenten con una serie de garantías profesionales que hagan viable económicamente su actividad, lo cual resulta incompatible con la liberalización del sector. Actualmente los taxis están conviviendo con la figura de las VTC (arrendamiento de vehículos con conductor), prestándose un servicio público que debe estar regulado pues afecta a la movilidad de las personas en el transporte interurbano y urbano.
	Posibilidad de reserva de un servicio de eurotaxi	Como hija de un usuario habitual de eurotaxis, que va en silla de ruedas, me gustaría que la nueva normativa contemple la obligación de ofrecer un servicio de reserva de un eurotaxi con la antelación que se estime oportuna, 24 horas o varios días antes, pero que se pueda reservar el servicio. En nuestra ciudad, Albacete, nos dicen que no es posible, cuando los taxis normales sí ofrecen este servicio. Resulta que normalmente, las personas con movilidad reducida que usan y solo pueden ir en eurotaxi, suelen usar este servicio para ir a consultas médicas, con una fecha y hora asignadas, y de media, el tiempo de espera es superior a media hora, hemos llegado a esperar más de 45 minutos. Esto implica llegar tarde a las citas médicas y el lógico enfado de los profesionales sanitarios, además de la pérdida de tiempo de los usuarios y la incertidumbre de nunca saber si vas a llegar o no a tiempo a un destino. Si se llama para preguntar si queda mucho tiempo de espera, te contestan que en cuanto quede un eurotaxi libre, se enviará, pero no te informan, ni siquiera, del tiempo estimado de espera. Las personas con movilidad reducida y sus acompañantes merecen un respeto y un servicio de poder reservar con tiempo un eurotaxi. Y no es algo difícil de cumplir, porque normalmente, las citas médicas se conocen con bastante antelación, por lo que, la reserva de un eurotaxi con varios días de antelación no es nada descabellado y creo que posible de gestionar, si se tiene voluntad.	felfountain			28/08/2026 - 19:21	Aceptada	CONVERGE CON OTRA MEDIDA	Se acepta este comentario y se propone su inclusión en el artículo 39.1, del texto del Reglamento, incluyendo un nuevo apartado, letra d), con la siguiente redacción: "Garantizar la prestación del servicio de los eurotaxis, destinados al transporte de personas con movilidad reducida, en todas las localidades que cuenten con autorizaciones habilitadas al efecto, permitiendo su reserva con suficiente antelación, por los cauces previstos en el punto cuatro de este artículo.".