

Dictamen núm. 12/2025 relatiu al projecte de Decret del Govern de les Illes Balears pel qual es regulen els serveis de taxi i d'arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears

Atès el que disposa l'article 2, núm. 1, lletra a, incís primer, de la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears i l'article 30 del Decret 67/2010, de 28 de maig, pel qual s'aprova el Reglament que regula l'organització i el funcionament, el Consell Econòmic i Social emet el següent:

DICTAMEN

I. Antecedents

Primer.- El dia 8 d'octubre de 2025 es registra l'entrada al Consell Econòmic i Social de les Illes Balears (CES) de la sol·licitud de dictamen de la Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat del Govern de les Illes Balears, relativa al Projecte de Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i d'arrendament de vehicles amb conductor de les Illes Balears.

Segon.- D'acord amb el que preveu l'article 32.3 del Reglament d'organització i funció del CES, la Comissió permanent, convocada de manera virtual mitjançant correu electrònic, va designar la Comissió d'economia, desenvolupament regional i medi ambient com a òrgan competent per raó de la matèria per elaborar la proposta de dictamen.

Tercer.- L'expedient que està en poder del CES consta de la documentació següent:

1. Memòria de la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un Decret pel qual s'aprova el Reglament del servei de taxi a les Illes Balears.

Dictamen núm. 12/2025



2. Resolució del conseller d'Habitatge, Territori i Mobilitat per la qual s'ordena la substanciació d'una consulta pública prèvia a l'elaboració d'un Decret pel qual s'aprova el Reglament del servei de taxi a les Illes Balears.
3. Certificat emès pel Servei de participació i bon govern de la Direcció General de Coordinació i Transparència referent al tràmit de consulta pública prèvia al Projecte de Decret pel qual s'aprova el Reglament del servei de taxi a les Illes Balears.
4. Observacions presentades durant aquest tràmit de consulta pública prèvia (Agrupació autotaxi; Joan Marí; Julián Povedano; UBER).
5. Memòria de la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un Decret pel qual s'aprova el Reglament del servei d'arrendament de vehicles amb conductor de les Illes Balears.
6. Resolució del conseller d'Habitatge, Territori i Mobilitat per la qual s'ordena la substanciació d'una consulta pública prèvia a l'elaboració d'un Decret pel qual s'aprova el Reglament del servei d'arrendament de vehicles amb conductor de les Illes Balears.
7. Certificat emès pel Servei de participació i bon govern de la Direcció General de Coordinació i Transparència referent al tràmit de consulta pública prèvia al Projecte de Decret pel qual s'aprova el Reglament del servei d'arrendament de vehicles amb conductor de les Illes Balears.
8. Observacions presentades durant aquest tràmit de consulta pública prèvia (Autotaxi; BOLT; Joan Marí; UBER; UNAUTO).
9. Informació pública. 9.1. Notificacions efectuades. Administracions (Consells insulars, FELIB; enviaments i justificants), associacions (justificants envia-

Dictamen núm. 12/2025



- ments i recepció) i Conselleries (justificants enviaments i recepció). 9.2. Al·legacions rebudes (16 al·legacions).
10. Memòria justificativa de la necessitat d'iniciar el procediment per elaborar el Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears.
 11. Resolució del conseller d'Habitatge, Territori i Mobilitat per la qual s'ordena l'inici del procediment per elaborar el Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears.
 12. Resolució del conseller d'Habitatge, Territori i Mobilitat per la qual se sotmet als tràmits d'audiència i consulta pública el Projecte de Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears.
 13. Certificat emès pel Servei de Participació i Bon Govern de la Direcció General de Coordinació i Transparència referent al resultat del tràmit de consulta pública prèvia a la redacció del Projecte de Decret.
 14. Informe emès per la Direcció General de Mobilitat sobre les al·legacions presentades en els tràmits d'audiència i informació pública del Projecte de Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears.
 15. Informe emès per la Direcció General d'Indústria i Polígons Industrials sobre determinats aspectes metrològics relacionats amb l'establiment de les tarifes de serveis interurbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme a l'illa de Mallorca.
 16. Informe del Consell Balear de Transports Terrestres sobre el Projecte de Decret.

Dictamen núm. 12/2025



17. Versions primera, segona, tercera i quarta de l'esborrany del Projecte de Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears.
18. Versions primera, segona i tercera de la Memòria d'Anàlisi d'Impacte Normatiu del Projecte de Decret pel qual es regulen els serveis de taxi i arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears.

II. Valoració

Tant el Preàmbul del Projecte de Decret del Govern de les Illes Balears pel qual es regulen els serveis de taxi i d'arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears (PDG), com la seva Memòria d'Anàlisi d'Impacte Normatiu (MAIN) citen els principis de bona regulació que estableixen l'art. 129.1 de la Llei 39/2015, del Procediment administratiu comú -principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència- i l'art. 49.1 de la Llei 1/2019, del Govern de les Illes Balears -afegeix els principis de qualitat i simplificació normativa-.

El Preàmbul i la MAIN realitzen, com cal, el corresponent desenvolupament justificatiu del respecte a aquests principis per part de la norma -el PDG- que el Govern ha presentat al CES perquè n'emeti el corresponent dictamen.

El Govern argumenta sobre la necessitat del PDG, perquè respon a l'interès general per millorar el servei públic del taxi i el servei d'arrendament de vehicles amb conductor, així com sobre la seva eficàcia, en el sentit que el PDG tindrà una incidència positiva en la congestió viària, el medi ambient i la qualitat de vida de la població. Explica, així mateix, que el PDG conté la regulació imprescindible per atendre les necessitats que han de cobrir-se i que, en la seva tramitació, s'han observat els procediments de la Llei del Govern de les Illes Balears. També justifica el Govern que el PDG contribueix a la seguretat jurí-

Dictamen núm. 12/2025



dica, en ser coherent amb l'ordenament jurídic europeu, amb el nacional i amb l'autonòmic. Justifica igualment la transparència del procés seguit fins a arribar a l'última versió del PDG i explica, per últim, que és una norma eficient perquè estableix uns criteris comuns per a totes les Administracions que atorguen llicències i autoritzacions, en consonància amb la normativa estatal i la recent jurisprudència comunitària.

El CES valora positivament aquest desenvolupament que fa el Govern explicant que el PDG està en consonància amb els principis legals de la bona regulació.

És de veure, amb tot, que el PDG adopta el claríssim plantejament de continuar en la senda oberta en l'ordenament nacional de les llicències i autoritzacions d'aquests vehicles de transport discrecional pel RD-Llei 5/2023. Per aquest motiu, el CES considera que el PDG presenta aspectes estratègics del seu contingut on el Govern hauria de valorar enrobustir les exigències de necessitat, eficàcia i proporcionalitat, així com les relatives a la qualitat i simplificació normativa.

El suggeriment que efectua el CES és, per una banda, que el Govern reforci en el Preàmbul i en el contingut del PDG les seves mesures respectivament referides a la consideració del taxi com a servei d'interès públic i a la vinculació de les llicències d'arrendament de vehicles amb conductor a les llicències de taxi. I que, per altra banda, introdueixi en l'articulat del PDG determinades modificacions, algunes profundes, de forma i de fons, que contribuïrien a ajustar el PDG als principis legals de la bona regulació.

Ara s'explica per què formula el CES aquesta recomanació al Govern.

La valoració que seguidament efectua el CES, que condueix a formular al Govern el suggeriment anterior, s'estructura sistemàticament mitjançant tres apartats:

- Un, sobre observacions generals, dedicat al plantejament de política del Dret que informa aquest sector de l'ordenament jurídic.

Dictamen núm. 12/2025



- Un segon apartat on s'efectuen observacions particulars sobre el context normatiu que el PDG pretén desenvolupar.
- I un últim apartat centrat en consideracions concretes, de forma i de fons, sobre el contingut del PDG.

La intenció d'aquest últim apartat és posar de manifest que hi ha extrems on el CES considera que el PDG hauria de ser especialment sensible a les exigències de necessitat i proporcionalitat i als principis d'eficiència, qualitat i simplificació normativa. Extrems, en concret, referits a les qüestions següents:

- 1a.- Condició del taxi com a servei d'interès públic a les Illes Balears.
- 2a.- La variable protecció mediambiental/adequada gestió del trànsit en la determinació del nombre de llicències i d'autoritzacions.
- 3a.- Regulació diferenciada de les dues modalitats de transport dins del PDG.
- 4a.- Densitat reguladora del PDG.

II.A.- Observacions generals

Primera.- La sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) de 8 de juny de 2023 (STJUE 08.06.2023) va provocar un tomb en el nostre sistema estatal i autonòmic d'ordenació de les fonts reguladores de l'autorització administrativa que s'exigeix legalment a qui pretengui realitzar transports discrecionals de viatgers per carretera, en la seva doble modalitat del transport en taxi, o transport amb llicència de vehicles de turisme (VT), i transport mitjançant arrendament de vehicles de turisme amb conductor (VTC). El VTC és una modalitat diferent del taxi que també requereix, segons disposa l'article 99.4.2n de la Llei 16/1987, d'Ordenació dels transports terrestres (LOTT), de la corresponent autorització; previsió desenvolupada mitjançant l'art. 181.2 del RD 1211/1990, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels transports terrestres (ROTT).

Dictamen núm. 12/2025



La citada sentència va establir que un sistema legal que incorpora el requisit de doble autorització per exercir l'activitat de VTC i que també incorpora la limitació del nombre de llicències VTC aplicant una escala d'1 VTC per cada 30 VT (regla 1/30) no suposa una ajuda d'Estat de l'art. 107 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE), perquè no compromet fons estatals. Però també va manifestar el TJUE que aquest sistema sí que suposa una restricció a la llibertat d'establiment de l'art. 49 TFUE, per la qual cosa només és possible si el sistema està justificat en una raó imperiosa d'interès general i és proporcionat perquè garanteix de forma congruent i sistemàtica la realització de l'objectiu perseguit.

El TJUE va reconèixer dos extrems. En primer lloc, la bona gestió del transport, del trànsit i de l'espai públic, així com la protecció del medi ambient, poden ser raons d'interès general que justifiquin les mesures restrictives aplicables a la concessió de llicències VTC. En segon lloc, l'objectiu de garantir la viabilitat del taxi és merament econòmic i no constitueix una raó d'interès general que justifiqui ni la preservació d'un equilibri entre les dues formes de transport ni una proporció entre llicències VTC i VT.

Afegint que el fet que l'activitat del taxi es trobi intensament regulada en l'ordenament estatal no converteix el taxi en un Servei d'Interès Econòmic General (SIEG) de l'art. 106 TFUE, ja que la declaració SIEG pressuposa l'existència d'un o diversos actes del Poder públic que defineixin amb precisió la naturalesa, la durada i l'abast de les obligacions de servei públic. La STJUE 08.06.2023, en fi, també va establir que la regla 1/30, però no la regla de la doble llicència o autorització, vulnera la llibertat d'establiment quan no s'acredita ni que sigui apropiada per garantir de forma congruent i sistemàtica l'assoliment dels objectius que persegueix ni que es limita a establir el necessari per a això.

Aquesta jurisprudència del TJUE, a més a més, la recull el Tribunal Suprem en la seva sentència de 6 de març de 2024.

Dictamen núm. 12/2025



Segona.- Amb el teló de fons que s'acaba d'exposar, el RD-Llei 5/2023 introdueix expressament una declaració legal del transport de viatgers en taxi com a servei d'interès públic (art. 151). La *publicació* del servei del taxi que duu a terme aquesta norma estatal es justifica en raons d'extraordinària i urgent necessitat relatives a preveure el marc d'actuació dels ens locals sobre els transports públics en vehicles de turisme utilitzant el criteri, extret de la jurisprudència del TJUE, de protecció del medi ambient i els objectius de bona gestió del transport, del trànsit i de l'espai públic.

Essent convenient subratllar que es tracta d'objectius que el mateix RD-Llei 5/2023 qualifica en la seva exposició de motius com a raons imperioses d'interès general que poden justificar la limitació de l'atorgament d'autoritzacions VTC, sense esmentar les llicències VT.

Tercera.- El plantejament del RD-Llei 5/2023 sobre el servei de taxi ha estat assumit pel legislador balear a través de la Llei 1/2024, de millora de la regulació dels serveis de transport amb vehicles de fins a nou places a les Illes Balears. Llei l'article únic de la qual modifica la vigent Llei 4/2014, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears (LBTT), per garantir seguretat jurídica, millorar la competitivitat del sector del taxi i evitar discriminacions injustificades amb el doble objectiu de (i) donar el millor servei possible a la ciutadania i (ii) contribuir a la millora de la qualitat de l'aire i de la gestió del trànsit.

Des d'aquesta reforma que es produeix a la LBTT l'any 2024, el sistema d'atorgament de llicències VT i autoritzacions VTC queda legalment assentat a les Illes Balears sobre els mateixos eixos que es contenen en l'art. 99 LOTT després de la seva reforma pel RD-Llei 5/2023. Eixos que, essencialment, venen referits a:

- (i) vinculació de llicències VTC a les llicències VT;
- (ii) sistema de doble autorització, urbana i interurbana;

Dictamen núm. 12/2025



- (iii) limitació quantitativa del nombre de llicències i autoritzacions VT i VTC per titular;
- i (iv) limitació de l'activitat VTC al subsegment del transport prèviament contractat, amb prohibició de captació de clients en la via pública.

II.B.- Observacions particulars sobre el context del projecte de decret

Primera.- La fase d'exposició pública del PDG i el tràmit posterior d'al·legacions dels agents implicats en aquestes activitats de transport discrecional han servit per posar de manifest que el sector VTC és molt crític amb els eixos normatius que asseu la LBTT i desenvolupa el PDG. El PDG, no obstant això, no introdueix *ex novo* aquests eixos, només pretén desenvolupar-los.

- La vinculació de les llicències VTC a les llicències VT és una regla prevista en la legislació estatal (art. 48.3 LOTT) i també en la balear (l'exposició de motius de la Llei 1/2024 refereix expressament que una especialitat del sector és la limitació legalment entre la proporció d'autoritzacions VTC i les de VT).
- El sistema de doble autorització també té ancoratge exprés en la legislació estatal (art. 150 RD-Llei 5/2023) i en l'art. 74 bis LBTT.
- La limitació del nombre de llicències i autoritzacions per titular té, així mateix, fonament en la LOTT (art. 99.6) i en la LBTT (art. 53.3.2n LBTT, aplicable al taxi, i art. 74 bis.4 LBTT, aplicable a les llicències VTC).
- Mentre que, en fi, la restricció de l'operativitat VTC al subsegment de la precontractació dels serveis amb prohibició de captació de clients en la via pública és una mesura igualment prevista en les legislacions estatal (art. 182.1.1r i 3r ROOT) i balear (art. 74 ter.1 i 2 LBTT).

Aquest dictamen del CES ha de cenyir-se al contingut del PDG, no al contingut de la LOTT

Dictamen núm. 12/2025



i de la LBTT. En aquest sentit, un primer aspecte rellevant del PDG és la introducció de la consideració legal del taxi com a servei d'interès públic a manera de principi general ordinador del corresponent sistema de distribució de llicències VT i autoritzacions VTC (art. 4.5 PDG). Opció d'acord amb l'art. 151 RD-Llei 5/2023, amb l'art. 99.5 LOTT -precepte que preveu els criteris mediambientals que, segons el TJUE, permeten limitar l'activitat VTC i denegar autoritzacions VTC- i acords també amb la LBTT després de la seva reforma l'any 2024 (arts. 53.3 i 4 LBTT, per al taxi, i art. 74 bis.ter.3 LBTT, per al VTC).

Segona.- La declaració legal del taxi com a servei d'interès públic que desenvolupa el PDG a les Illes Balears s'acompanya en la normativa estatal (art. 151 RD-Llei 5/2023) de l'establiment de les obligacions de servei públic referides a la prestació d'un servei de qualitat, a la no discriminació i a la cobertura suficient en tot el territori.

En aquestes condicions, no pot passar desapercbut que les obligacions concretes associades a aquesta declaració legal -p. ex. universalitat, tarifes regulades, cobertura territorial...- existeixen des de fa dècades en els ordenaments autonòmics i locals del taxi. El RD-Llei 5/2023 efectua la *publicatio* del servei de taxi i, amb això, ajusta formalment aquesta legislació sectorial al pressupost que exigeix el TJUE per poder parlar de SIEG; no obstant això, en si mateixa, la declaració legal aporta poc al sistema normatiu actualment vigent.

Tingueu en compte, a més, que la declaració legal del taxi com a servei d'interès públic no serveix, segons la sentència núm. 112/2024 del Tribunal Constitucional, per justificar la retallada al dret constitucional de llibertat d'empresa (art. 38 CE) que introdueix una norma com l'actual art. 74 ter.1 LBTT (anterior 74 bis.1.b LBTT) quan estableix l'obligació de reservar el servei VTC amb 30 minuts d'antelació. Òbviament, per aquest motiu el PDG no desenvolupa aquesta previsió legal.

Dictamen núm. 12/2025



II.C.- Consideracions específiques sobre el contingut del projecte de decret

1a.- Condió del taxi com a servei d'interès públic a les Illes Balears

Atès que la *publicatio* del servei de taxi que duu a terme el RD-Llei 5/2023 aporta poc al sistema normatiu actualment vigent, seria adequat, en termes d'eficàcia i eficiència normativa, que el tractament que la normativa autonòmica atribueix al taxi enfront del VTC en matèria d'atorgament de llicències i condicions de prestació del servei adopti el referent d'un catàleg complet d'obligacions de servei públic, justificatiu de la seva condició legal de servei d'interès públic.

El Govern de les Illes Balears ha explicat en les seves respostes a les al·legacions que la consideració del taxi com a servei d'interès públic requereix controls i regulacions estrictes per garantir la seguretat, la qualitat i l'accessibilitat del servei a tota la població. El CES coincideix en aquesta apreciació i assenyala, a més, que li mereix una valoració molt positiva, en aquest sentit, el desenvolupament que fa l'art. 40 PDG de l'art. 73.3 LBTT pel que fa a què faculta els Consells insulars per implantar aplicacions tecnològiques de posicionament per satèl·lit d'ús obligatori en els taxis. De fet, el CES considera que aquesta obligació del taxi està directament relacionada amb la seva naturalesa de servei d'interès públic.

Dit això, la qüestió és que el PDG difereix els controls i regulacions de l'activitat del taxi al que estableixi la normativa local o, si escau, els Consells insulars, introduint pautes i directrius, molt disseminades al llarg del seu text, que dificulten visualitzar en el PDG autèntiques obligacions de servei públic que s'imposin coactivament als prestadors del servei del taxi.

El CES opina que el PDG seria més eficaç reforçant des de l'inici del seu articulat la condició del taxi com a servei d'interès públic mitjançant un article específic que inclogui pre-

Dictamen núm. 12/2025



visions concretes que atenguin especialment a la figura de l'usuari. Aquest article específic podria definir com a obligacions de servei públic determinades pautes i/o directrius que ja es troben, però escampades, en el mateix PDG referides a la garantia de la continuïtat del servei (art. 4.5) o a un servei de qualitat i homogeni (art. 5.2). A més, aquest article podria incloure, com a clàusula de tancament, un dret subjectiu de l'usuari a disposar d'informació actualitzada sobre el servei de taxi que tots els ajuntaments de les Illes Balears estan obligats a proporcionar en la seva localitat, preveient així mateix aquesta obligació expressa dels ajuntaments.

Aquest article específic podria incloure el contingut següent:

1. Obligació dels ajuntaments de les Illes Balears d'oferir una oferta suficient i adequada de servei de taxi en la seva localitat, amb atenció especial als fluxos amb origen o destinació en ports i aeroports.
2. Obligació dels ajuntaments de les Illes Balears de posar a disposició dels usuaris un sistema àgil per obtenir informació sobre el servei de taxi que existeix en la seva localitat.
3. Obligació dels prestadors del servei de taxi de cobrir a través del servei cada dia de la setmana i totes les franges horàries, amb ús obligatori de la tecnologia de posicionament per satèl·lit que disposi el corresponent Consell insular i mecanismes per atendre de forma eficaç les trucades o sol·licituds dels usuaris en qualsevol moment durant les 24 hores del dia.
4. Obligació dels prestadors del servei de taxi de prestar un servei de qualitat i homogeni per a tots els usuaris, atenent especialment la cobertura del taxi en zones de baixa demanda, en els municipis rurals i en altres punts de la geografia balear caracteritzats pel seu allunyament de nuclis residencials o de serveis.
5. Dret dels usuaris del servei de taxi a accedir de manera àgil a la informació sobre el servei de taxi, la gestió de la qual és responsabilitat de cada ajuntament.

Dictamen núm. 12/2025



6. Dret dels usuaris del servei de taxi a rebre atenció immediata per part del prestador del servei de taxi quan efectuïn una trucada o sol·licitud de servei.
7. Dret dels usuaris del servei de taxi a gaudir del servei de taxi en el mateix moment en què se sol·licita el servei a peu de carrer o havent transcorregut el temps que raonablement requereixi el desplaçament fins al lloc d'ubicació de l'usuari, a comptar des del moment de la trucada o sol·licitud del servei. El prestador del servei de taxi només podrà excusar la no prestació del servei per les causes determinades en aquest Decret així com altres causes que puguin disposar els ajuntaments. La no prestació del servei o la demora en la prestació del servei en cap cas podran justificar-se en la insuficiència d'oferta de servei de taxi per part de l'ajuntament. Si qui demana el servei així ho requereix, el conductor del taxi haurà de justificar la seva negativa a prestar el servei davant un agent de l'autoritat.

2a.- La variable protecció mediambiental/adequada gestió del trànsit en la determinació del nombre màxim de llicències VT i autoritzacions VTC

A més de reforçar amb mesures concretes la condició legal del taxi com a servei d'interès públic, el CES també considera adequat, en termes de proporcionalitat normativa, que el PDG argumenti en el seu Preàmbul el tractament de llicències VT i autoritzacions VTC en funció de la variable protecció mediambiental/adequada gestió del trànsit.

L'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent de la Comissió Europea situa en el mateix pla d'igualtat al taxi i al VTC respecte dels objectius de mobilitat sostenible, mentre que la Comunicació de la Comissió Europea sobre el transport local de passatgers sota demanda no distingeix entre taxi i VTC pel que fa al respectiu potencial de cada modalitat de transport per reduir les emissions de carboni i l'impacte mediambiental.

Per aquests motius, la regla de la limitació de les autoritzacions VTC per referència a les

Dictamen núm. 12/2025



Llicències VT que desenvolupa l'art. 4 PDG quedaria positivament acompanyada en termes de proporcionalitat, com requereix el respecte a l'art. 49 TFUE, explicitant les raons per les quals (i) el taxi contribueix millor que el VTC a reduir les emissions de carboni i l'impacte mediambiental i (ii) per què el VTC és menys idoni que el taxi per reduir l'ús del vehicle privat. Atès que aquests són aspectes que no desenvolupen ni el RD-Llei 5/2023 ni la LBTT, una explicació en aquests termes en el Preàmbul del PDG contribuiria a justificar, des del punt de vista de la seva adequació i proporcionalitat, la regla de la limitació de llicències VTC en funció de les llicències VT que desenvolupa el PDG.

D'altra banda, l'art. 4 PDG regula el sistema per determinar el nombre màxim de llicències VT i autoritzacions VTC a cada illa de les Illes Balears. Fruit de les alegacions i del debat en el si de la Comissió Balear de Transports, la redacció final del text contempla que la determinació d'aquest total s'efectuarà per ajuntaments i Consells amb una periodicitat de cinc anys. El CES suggereix revisar la redacció d'aquest article, ara incongruent quan fixa la periodicitat de cinc anys però en el mateix paràgraf parla de "període triennal".

El CES també suggereix que el Govern valori reprendre la fórmula del període de tres anys per a quantificar el topall de llicències VT i autoritzacions VTC. El període de cinc anys pot petrificar en excés el sistema d'atorgament d'aquests títols habilitant en un context clarament marcat pels profunds canvis que la nostra societat experimenta a gran velocitat. El període triennal és adequat per a permetre l'adaptació del nombre de llicències i autoritzacions a la realitat canviant de cada territori, garanteix prou temps per a elaborar l'informe tècnic, contractar la realització d'estudis i fer els tràmits oportuns i, sobretot, proporciona la mateixa o similar dosi de certitud i seguretat jurídica als operadors del sector que el termini de cinc anys.

Dictamen núm. 12/2025



D'altra banda, ell CES entén que el règim que incorpora l'art. 4 PDG està ben fonamentat en l'art. 74 bis LBTT i en els corresponents estudis tècnics i que també, com explica la MAIN, és respectuós amb l'autonomia municipal. El CES, així mateix, considera adequat que ajuntaments i Consells quedin obligats a elaborar el corresponent informe motivat.

El sector VTC, amb tot, ha presentat suggeriments de millora de l'art. 4 PDG enllaçades amb els interessos dels usuaris. Entre altres al·legacions, el CES considera interessant la referida a què, a les Illes Balears, existeix una proporció de serveis interurbans molt elevada per la demanda de connexió dels municipis illencs amb ports i aeroports. La recomanació que efectua el CES és que el Govern valori introduir en el text de l'art. 4 PDG una referència expressa a que, en la determinació del nombre de llicències i autoritzacions interurbanes, els Consells han de considerar especialment la necessitat de garantir els fluxos intermunicipals ocasionats pels desplaçaments entre municipis i ports o aeroports.

I atenent, igualment, a la figura de l'usuari, el CES recomana reforçar objectivament el sistema de determinació del total d'autoritzacions VTC per referència a les llicències VT introduint en l'art. 4 PDG una previsió expressa que obligui a valorar la variable 'solicituds de serveis VT/serveis VT efectivament oferts i temps de resposta'.

3a.- Regulació diferenciada del taxi i del VTC dins del PDG. Suggeriments per a la unificació de règims i consideracions de fons

L'opció del PDG és regular en un únic text el transport VT i el transport VTC. Opció que discuteixen els dos sectors. Des del sector del taxi s'al·lega que la sentència del Tribunal Constitucional núm. 88/2024 va assenyalar que l'ordenament espanyol concep el taxi i el VTC com dues modalitats diferents de transport discrecional i que això, unit al caràcter del taxi com a servei d'interès públic, justifica una regulació diferenciada. I des del sector

Dictamen núm. 12/2025



VTC s'al·lega que el PDG unifica regulacions que haurien de romandre diferenciades, especialment el sistema d'atorgament de llicències i autoritzacions o els mecanismes de funcionament i control.

El Govern, per la seva banda, argumenta que la regulació unificada del PDG harmonitza, fa confluïr i coordina ambdós serveis dins d'un únic sistema global d'oferta de serveis de transport, integrant el seu tractament perquè tots dos prestin un servei similar però amb característiques diferencials, atenent especialment la condició del taxi com a servei d'interès públic. Característiques diferencials que condueixen el Govern a atorgar al taxi i al VTC, dins del PDG, un tractament separat en dos Títols diferents.

El CES valora positivament l'opció del PDG referida a integrar el tractament del taxi i del VTC en un únic text normatiu. De fet, es tracta d'una opció avalada expressament en la legislació estatal -en l'exposició de motius del RD-Llei 5/2023 pot llegir-se que "tots dos tipus de serveis (taxi i VTC) conviuen dins d'un mateix sistema públic de mobilitat, que, en conseqüència, no pot ser regulat de forma parcial i ha de respondre a uns principis que garanteixin la sostenibilitat, la qualitat i la seguretat viària".

No obstant això, succeeix que integrar i unificar normativament ambdós tractaments perd sentit, afectant els principis de qualitat i simplificació normativa, si aquesta opció s'acompanya en el PDG d'un desenvolupament d'ambdues modalitats de transport en Títols diferents.

Unificar dins del PDG el tractament dispensat al taxi i al VTC seria positiu, per diversos motius:

1. Seria eficaç per assentar la idea que taxi i VTC són dues modalitats de transport que coexisteixen en el mateix segment d'activitat.
2. Elementals criteris de tècnica jurídica i de simplificació normativa conviden a evitar duplicidentats.

Dictamen núm. 12/2025



3. Les característiques diferencials del taxi quedarien millor ressaltades, des del punt de vista de l'eficàcia normativa, mitjançant un règim comú en un mateix precepte, amb les seves corresponents particularitats, que mitjançant dos preceptes ubicats en Títols diferents del PDG que reproduïxen literalment, de forma total o parcial, regulacions coincidents.
4. Les duplicitats tenen el risc de generar antinòmies i altres disfuncions normatives que friccionen amb el principi de seguretat jurídica.

Un exemple, en aquest últim sentit, de disfunció normativa originada per la duplictat de regulació l'ofereix el PDG pel que fa als requisits per a la concessió de llicències i autoritzacions. La reproducció literal de l'art. 11.1.g PDG (taxi) en l'art. 49.g PDG (VTC) té la conseqüència que l'art. 49.g PDG és un precepte específicament dedicat a les autoritzacions VTC que, no obstant això, estableix literalment que el vehicle VTC ha d'estar destinat "al servei públic de taxi".

El suggeriment del CES és que el PDG unifiqui i integri dins del seu text els dos Títols respectivament dedicats al taxi i al VTC i dispensi a ambdós un tractament el més homogeni possible, sense perjudici de ressaltar, quan sigui necessari, les particularitats del taxi.

Aquest tractament homogeni podria abastar els aspectes següents:

1. Correspondència entre serveis urbans i interurbans i títols habilitant. Art. 7.1, 2 i 3 (taxi) i art. 43.2 i 3 (VTC). Caldria refundre aquesta regulació mitjançant un sol precepte que estableixi els extrems següents: A) Règim dels serveis urbans, adscriuint-los a les llicències i autoritzacions municipals, amb menció de les àrees de prestació conjunta, i menció també a què la llicència o autorització no s'exigeix en cas de substitució temporal del vehicle (art. 9.1, taxi, i art. 56.2, VTC). B) Règim dels serveis interurbans, adscriuint-los a llicències i autoritzacions interurbanes, amb menció del supòsit de la substitució temporal de vehicles, també menció de la

Dictamen núm. 12/2025



regla que la pèrdua de la llicència o autorització urbana comporta automàticament la cancel·lació de la interurbana i incloent la particularitat del taxi relativa a què, en cas de cancel·lació, l'Administració pot decidir mantenir la llicència per raons de l'interès públic; també caldria unificar l'exigència de visat del Consell (art. 15, taxi, i art. 52, VTC). C) Llicències d'àmbit insular. Consideració: L'art. 16 PDG només contempla llicències insulars de taxi. El Govern hauria de valorar si manté aquesta regla o si l'estén també a les autoritzacions VTC, ja que l'art. 6.k LBTT - també l'art. 74 bis.5 LBTT- atribueix als Consells insulars la facultat de crear i regular tant llicències VT com autoritzacions VTC d'àmbit insular.

2. Tipus de títols habilitant. Art. 8 (taxi) i art. 44 (VTC). Un sol precepte hauria d'unificar la regulació de les llicències i autoritzacions ordinàries i temporals, explicitant que les temporals de taxi s'atorguen per a la temporada alta que determini l'ajuntament (art. 53.4.1º *in fine* LBTT) mentre que les autoritzacions temporals de VTC s'atorguen per al període que es determini com a temporada alta pel Consell (art. 74 bis.5 LBTT); també afegint la regla de què les autoritzacions temporals expedides pels Consells només requereixen autorització urbana prèvia quan així ho disposi la seva normativa específica (art. 43.5 VTC). El nou precepte també hauria d'unificar el règim de comunicació d'incidències ajuntament/Consells i l'obligació municipal de disposar de Registre de títols (art. 7.4 i 5, taxi, i art. 45.4 i 5, VTC).
3. Procediment per a l'atorgament de llicències i autoritzacions. Art. 10 (taxi) i art. 47 (VTC). El procediment respectivament establert en ambdós preceptes és el mateix, amb els únics matisos referits al topall de llicències i autoritzacions per titular i a la valoració de la titularitat d'autoritzacions anteriors, no de la dedicació prèvia com a taxista. No seria problemàtic ressaltar aquestes particularitats en un precepte del PDG que unifiqués aquest tractament.
4. Requisits per a la concessió de llicències i autoritzacions. Art. 11.1 (taxi) i art. 49

Dictamen núm. 12/2025



(VTC). L'art. 49 PDG reitera per al VTC el que l'art. 11.f PDG estableix per al taxi. El PDG, a més, comet la disfunció que l'art. 49 no estableix la regla, que sí ho conté en l'art. 11.1 PDG, de l'antiguitat màxima de deu anys del vehicle VTC. No obstant això, aquest requisit el fixa l'art. 54.3 PDG. Sent, en aquest sentit, poc coherent que el PDG concebi l'antiguitat del vehicle com un requisit per atorgar la llicència del taxi (art. 11.1.f) mentre que, en el cas VTC, l'antiguitat del vehicle no s'aborda en el precepte dedicat als requisits per a la concessió d'autoritzacions, sinó en un altre precepte dedicat als requisits del vehicle (art. 54.3). La unificació de regulacions és molt convenient per evitar aquest tipus de disfuncions.

5. Transmissió de llicències i autoritzacions. Art. 12 (taxi) i art. 50 (VTC). La MAIN justifica la regulació de l'art. 50 PDG en el fet que la transmissió de llicències VTC no està regulada en la LBTT. La qual cosa resulta contradictori amb l'art. 50.2 PDG pel que fa al que preveu que la intransmissibilitat de les autoritzacions temporals està regulada en la LBTT (art. 74 bis.5.2º *in fine* LBTT). En tot cas, el que fa l'art. 50 (VTC) és reproduir l'art. 12 PDG (taxi), sense introduir, no obstant això, les especialitats del taxi referides a la impossibilitat de sol·licitar una llicència fins transcorreguts dos anys des de l'última transmissió (art. 12.3); termini màxim per a la transmissió en cas de jubilació, mort i assimilats (art. 12.4 i 9); obligació de donar de baixa el vehicle, excepte excepcions (art. 12.6) i prohibició de transmetre en supòsits de llicència afectada per mesura cautelar. El CES suggereix unificar aquesta regulació mitjançant un únic precepte, sense perjudici de ressaltar en aquest precepte les citades especialitats del taxi.
6. Extinció de llicències i autoritzacions. Art. 13 (taxi) i art. 51 (VTC). La regulació d'ambdós preceptes podria unificar-se ressaltant, conforme s'explica en el següent apartat d'aquest dictamen, que el règim d'extinció per revocació és diferent per a llicències VT (art. 111 LBTT) i per a autoritzacions VTC (art. 97.4 LBTT). També caldria ressaltar que, en el cas del taxi, el precepte del PDG que unifica aquest

Dictamen núm. 12/2025



tractament inclou una regulació particular de la figura de la revocació de llicència per motius d'interès públic.

7. Visat i comprovació de llicències i autoritzacions. Art. 15 (taxi) i art. 52 (VTC). L'únic matís diferencial entre ambdós preceptes rau en el fet que l'art. 15.1 PDG, específicament dedicat al taxi, obliga, genèricament, a sotmetre "les autoritzacions" - hauria de referir-se més aviat a la figura de les llicències- al Consell per al seu visat, sense indicar de quines autoritzacions es tracta. Per la seva banda, l'art. 52.1 PDG obliga a sotmetre a visat del Consell només les autoritzacions VTC interurbanes. El PDG podria unificar tractaments i aclarir el tipus de llicències VT que cal sotmetre a visat del Consell.
8. Forma de disposició dels vehicles. Art. 17 (taxi) i art. 53 (VTC). Caldria unificar ambdues regulacions establint que els titulars de les llicències de taxi han de disposar dels vehicles en virtut dels títols assenyalats en l'article 57.1 LBTT, mentre que els titulars de les autoritzacions VTC aplicaran els mateixos títols, excepte l'usdefruit. El Govern, en les seves respostes a les al·legacions, explica que la fórmula de l'art. 53 PDG inclou el *renting*, per la qual cosa no sembla problemàtic refundre aquesta regulació en aspecte comú amb el taxi, exceptuant, si escau, l'usdefruit com a títol de disposició del vehicle VTC.
9. Requisits dels vehicles. Arts. 18 i 19 (taxi) i art. 54 (VTC). La MAIN justifica la regulació i les correccions introduïdes en l'art. 54 PDG després de la fase d'al·legacions a aconseguir una regulació dels requisits del vehicle VTC en consonància amb els aplicables al taxi. Ambdues regulacions podrien unificar-se, explicitant els requisits addicionals que s'exigeixen al taxi. Cabent reparar en què la regulació especial de la capacitat dels vehicles adaptats se cenyeix al taxi (art. 18.2 PDG), per aplicació de l'art. 49.b.2º LBTT. No obstant això, la normativa estatal (arts. 8 i 8 bis RD 1544/2007) dispensa al taxi i al VTC un tractament igualitari en matèria de vehicles

Dictamen núm. 12/2025



adaptats, indicatiu que no existeix fonament objectiu per a una diferència de tracte. Per aquest motiu, no sembla problemàtic estendre al VTC aquest aspecte de la capacitat dels taxis adaptats.

10. Substitució dels vehicles. Arts. 24 i 25 (taxi) i art. 56 (VTC). L'art. 56 PDG reproduueix el que estableixen els arts. 24 i 25 PDG per al taxi. Seria adequat refundre aquest règim i, si escau, afegir en un apartat final les especialitats del règim de substitució del vehicle de taxi (apartats 4, 5 i 6 art. 25 PDG). D'altra banda, el CES considera que incorporar en el PDG la necessitat que els vehicles de substitució siguin identificables amb la matrícula posterior de color blau que identifica als vehicles amb llicència VT i/o autorització VTC seria eficaç per a prevenir conductes d'intrusisme i suggereix al Govern que valori establir aquesta mesura. Amb caràcter particular, també se suggereix una nova redacció del paràgraf inicial de l'art. 25.4 PDG incloent la referència del seu apartat a) per fer constar que *"A l'efecte del que preveu l'apartat anterior, les empreses dedicades professionalment a l'arrendament de vehicles sense conductor podran comptar amb vehicles..."* (i supressió de l'art. 25.4.aPDG).

11. Conductors. Arts. 27 i 28 (taxi) i art. 57 (VTC). Tots els requisits que s'exigeixen als conductors VTC són els mateixos que s'exigeixen als taxistes; existint també, en ambdós casos, habilitació als ajuntaments per establir-ne més. Regulació que podria unificar-se, si escau afegint les especialitats aplicables als conductors del taxi (art. 27.e, f i g PDG).

12. Règim de contractació dels serveis. Art. 33 (taxi) i art. 59 (VTC). Un únic precepte del PDG podria explicitar que el règim de contractació dels serveis de taxi és el de l'art. 73.4.3º LBTT i que la contractació dels serveis VTC està regulada en l'art. 74 ter.1 *ab initio* LBTT. El precepte podria, igualment, remetre's a l'obligació prevista en la legislació estatal d'incorporar mitjans accessibles de contractació dels dos

Dictamen núm. 12/2025



serveis (arts. 8.4 i 8 bis.6 RD 1544/2007). D'altra banda, el règim de la contractació dels serveis de taxi incorpora la possibilitat de contractació per plaça (art. 34 PDG), objecte de la següent consideració de fons:

- Consideració. El desenvolupament de la contractació per plaça té fonament en els arts. 49.d in fine i 73.4.3º in fine LBTT. Aquesta opció podria mantenir-se, com a especialitat del taxi. En tot cas, cal advertir que la Comunicació de la Comissió Europea sobre transport local sostenible de passatgers sota demanda és favorable a obrir aquesta opció al taxi i al VTC. Però el Govern argumenta que no obre l'opció al VTC perquè la seva intenció és oferir un servei VTC de màxima qualitat, personalitzat, privat i incompatible amb que diferents usuaris que no es coneixen comparteixin vehicle. Atès que els usuaris del taxi per plaça individual tampoc tenen per què conèixer-se, el CES recomana incloure en el Preàmbul del PDG una explicació, si de cas concisa, més tècnica sobre aquest particular. L'explicació, per descomptat, ha d'alludir a que existeix una habilitació legal que no existeix per al VTC, però podria afegir, a més, que, en el taxi, l'usuari té dret a conèixer el preu de la seva plaça individual abans de la realització del servei (art. 34.3 PDG).

13. Condicions de prestació del servei. Art. 31 (taxi) i art. 60 (VTC). Un únic precepte del PDG podria establir, per una banda, el règim de condicions de prestació del servei de taxi de l'art. 31 PDG -que constitueix un adequat desenvolupament de l'art. 49.f.1º LBTT- i, per altra banda, remetre's a les condicions de prestació del servei VTC establertes en l'art. 74 ter.2 LBTT, incorporant l'obligació de comunicació prèvia dels serveis (art. 60.4 PDG).

14. Tarifes VT i preus VTC. Art. 35 (taxi) i art. 61 (VTC). El règim refós d'aquest extrem en el PDG podria remetre's, en el cas del taxi, a l'art. 50 LBTT i al Decret 20/2025 i

Dictamen núm. 12/2025



remetre's, per al servei VTC, a l'art. 74 ter.3 LBTT. D'altra banda, el CES opina que l'existència de tarifes regulades és nota consubstancial a la naturalesa del taxi com a servei d'interès públic i es formulen les següents consideracions sobre el règim tarifari del taxi i el règim de preus VTC:

- Consideració 1a. L'art. 35.3 PDG incorpora la possibilitat d'establir un règim excepcional de tarifa única en determinats serveis de taxi, amb remissió als procediments del Decret 20/2025. Aquest Decret, no obstant això, no contempla aquest règim de tarifa única. De fet, l'art. 50 LBTT (*Règim tarifari*) ni contempla aquest règim de tarifa única ni habilita el Govern per crear-lo i/o desenvolupar-lo. El CES considera que, si la intenció del Govern és introduir aquest règim, hauria d'explicitar en la MAIN que es tracta d'un desenvolupament del Decret 20/2025 i hauria d'explicar també en el Preàmbul del PDG per què introdueix aquest règim i quin és el seu fonament legal.
- Consideració 2a. L'art. 61.2 PDG regula, amb base en l'art. 74 ter.3 LBTT, un supòsit excepcional de limitació del preu màxim del servei VTC. Segons el Govern, aquesta previsió té per objecte evitar pràctiques abusives o especulatives. No obstant això, és jurisprudència consolidada del Tribunal Suprem que l'abús de dret de l'art. 7.2 del Codi Civil ha de provar-se i no pot presumir-se (p. ex. sentències de 25.05.2000 -Social-, 06.02.2003 -Social- o 08.067.2023 -Contenciós/administratiu-). El CES entén que aquesta previsió del PDG incideix sobre el dret constitucional de llibertat d'empresa i sobre el dret comunitari d'establiment i que, en coherència amb el principi de proporcionalitat, aquesta previsió del PDG no hauria de justificar-se només en finalitats preventives. De fet, la normativa estatal (art. 182.3 ROTT) estableix la regla de llibertat tarifària VTC, sense excepcions ni limitacions. L'explicació que ofereix el Preàmbul del PDG d'aquesta limitació a

Dictamen núm. 12/2025



la llibertat de preus quedaria més adequadament fonamentada si es recolzés en evidències d'aquestes pràctiques dels operadors VTC. En absència d'aquestes evidències, la recomanació del CES, en línia amb l'acord de la CNMV de 12.03.2025 (S/0005/20) que decideix no incoar procediment sancionador contra UBER, CABIFY i BOLT per no apreciar pràctiques de competència deslleial en els seus respectius sistemes de fixació de preus, és una doble alternativa: O bé se suprimeix aquesta previsió, a l'espera d'incorporar-la, si escau, si s'acrediten aquestes pràctiques abusives a les Illes Balears, o bé es manté en el PDG però delimitant rigorosament el seu supòsit de fet.

15. Documentació a bord dels vehicles. Art. 38 (taxi) i art. 62 (VTC). Preceptes substancialment idèntics; l'única especialitat, que podria ressaltar el precepte unificador del tractament d'aquests extrems, és que el vehicle VTC ha de tenir a bord la documentació justificativa de la contractació prèvia.

4a.- Densitat reguladora del PDG. Sugeriments per alleugerir el text i consideracions de fons

El PDG crida l'atenció per la seva densitat reguladora. Semblaria com si el PDG pretengués ser més un Codi dels transports en vehicles de turisme que un mer Decret de desenvolupament de la LBTT, la qual cosa no es cohonesta amb el principi de simplificació normativa. Atès, en aquest sentit, que la claredat i concisió del missatge normatiu redunda en benefici de la seguretat jurídica, el CES considera que la sobrecàrrega normativa del PDG és un aspecte que el Govern hauria de repensar.

El PDG recull nombrosos extrems que constitueixen reproducció literal de la regulació legal. Reproduir en el PDG el que diu la LBTT pot ser adequat puntualment. Així, especialment, tal com s'ha exposat en l'anterior apartat, el PDG podria dedicar un tractament

Dictamen núm. 12/2025



comú, en un mateix capítol, a les llicències VT i a les autoritzacions VTC. Un article inicial d'aquest capítol podria centrar-se en aquests títols habilitant. En aquest article seria adequat reproduir la regulació legal per explicitar que llicències i autoritzacions poden ser ordinàries i temporals, que les temporals tenen una durada màxima de 4 anys i que les temporals de taxi s'atorguen per al període determinat com a temporada alta per l'ajuntament (art. 53.4.1 LBTT). Aquesta reproducció de continguts legals seria eficaç i adequada, perquè permetria visualitzar des de l'inici la naturalesa i la classificació dels títols habilitant i també explicitaria l'especialitat que representa l'art. 44.2 PDG quan preveu que, en el cas de les autoritzacions VTC temporals, el període de temporada alta el determina el Consell.

En altres continguts del PDG, no obstant això, la reproducció de la regulació legal contribueix poc a identificar i/o explicitar el missatge de la LBTT. Això succeeix, per exemple, en l'art. 6.1 PDG, sobre competències dels ajuntaments en relació amb el servei de taxi. El paràgraf inicial de l'art. 6.1 PDG és una reproducció literal de l'art. 48 LBTT; a més, es presenten en els punts a) i h) d'aquest mateix precepte aspectes del servei de taxi que han de regular els ajuntaments que són reiteratius perquè són les mateixes competències dels ajuntaments prèviament assenyalades en el citat paràgraf inicial d'aquest precepte quan reproduïx la regulació legal; reiteració innecessària que genera sobrecàrrega normativa. Si la intenció del PDG és determinar les competències concretes dels ajuntaments, bastaria amb realitzar una remissió a l'art. 48 LBTT i acompanyar-la de la llista de competències específiques, no directament previstes en la LBTT, que figuren en els punts b), c), d), e), f) i g) de l'art. 6.1 PDG. Aquest règim de competències dels ajuntaments en relació amb les llicències VT suscita, a més, la consideració següent:

- Consideració. Seria adequat traslladar aquest art.6 PDG sobre competències dels ajuntaments en relació amb el taxi a un precepte comú aplicable també al VTC. Les competències en relació amb el servei de transport urbà VTC són dels ajuntaments i també les competències referides a determinar

Dictamen núm. 12/2025



el nombre d'autoritzacions VTC, atorgar i revocar autoritzacions, acreditar l'aptitud dels conductors i exercir les funcions d'inspecció i sanció. Aquesta regulació unificada posaria, a més, clarament de manifest que una competència específica dels ajuntaments, fonamentada en la condició del taxi com a servei d'interès públic, és la facultat de definir el marc tarifari.

Altres punts del PDG on s'aprecia sobrecàrrega normativa per reiteració no necessària de continguts legals són els següents:

1. Vehicles adaptats. Art. 9.5 (taxi) i art. 46 (VTC). Reproducció literal de la normativa estatal sobre taxi i VTC adaptats (arts. 8 i 8 bis RD 1544/2007). El PDG no hauria de reproduir aquests preceptes, només indicar que resulten aplicables. Aquest règim, d'altra banda, pot ser objecte de la següent consideració de fons:
 - o Consideració. Atès que aquests preceptes compleixen la funció de limitar la discrecionalitat de l'Administració en el procediment d'atorgament del nombre màxim de llicències i autoritzacions, la previsió que unifica el seu respectiu tractament podria traslladar-se al precepte del PDG dedicat al nombre màxim de llicències i autoritzacions, per exemple disposant que el sistema determinat per ajuntaments i Consells garantirà el compliment de la normativa estatal sobre taxi adaptat.
2. Requisits per a l'obtenció de llicències i autoritzacions. Art. 11.1 (taxi) i arts. 45 i 49 (VTC). Els requisits comuns que estableixen l'art. 43.1 LOTT i l'art. 182.6 ROTT no haurien de reproduir-se, només indicar que les corresponents normes estatals resulten aplicables.
3. Caducitat del permís de taxista. Art. 26.4. El precepte podria limitar-se a indicar que s'aplica el règim de l'art. 110 LBTT.
4. Supòsits en què l'ajuntament pot revocar el permís municipal de taxista. Art. 26.5. Precepte innecessari perquè reitera art. 111 LBTT.

Dictamen núm. 12/2025



5. Obligacions dels taxistes. Art. 37. Substituir la relació d'obligacions legals que el PDG simplement reproduïx (prestar el servei, acceptar maletes, fulls de reclamacions, Junta arbitral de transports, animals de companyia...) per una remissió a la corresponent normativa estatal. Operació que permetria centrar-se en les obligacions dels taxistes que introdueix específicament el PDG.
6. Documentació a bord del vehicle de taxi. Art. 38.2. L'obligació de tenir visible a l'interior del vehicle el quadre de tarifes no és 'documentació' a bord del taxi i reproduïx innecessàriament l'art. 49.e.2º LBTT.
7. Drets i obligacions dels usuaris del taxi. Art. 39. Caldria reformular aquest precepte mitjançant una remissió genèrica a l'art. 15 LBTT en matèria de deures dels usuaris; en matèria de drets, bastaria una remissió a l'art. 59 LBTT i altres remissions específiques a la LBTT (arts. 14.d i 49.c) i al Decret 20/2025 (art. 8.7).
8. Àrees territorials de prestació conjunta. Art. 42. Extensíssim precepte que en la seva major part reproduïx literalment l'art. 71 bis LBTT. El precepte podria substituir-se per un altre que inclogui una referència a l'art. 71 bis LBTT i quedi dedicat al que constitueix el seu estricte desenvolupament.

Existeixen, així mateix, aspectes del PDG on la sobrecàrrega normativa origina desajustos en perjudici de la seguretat jurídica. Específicament, l'art. 42 PDG, sobre àrees territorials de prestació conjunta, estableix en el seu apartat 6 que el règim tarifari en aquestes àrees es determina d'acord amb el Decret 20/2025, afegint que per fixar aquest règim és necessari un informe "previ" de la Comissió de preus. No obstant això, l'art. 6.1 del Decret 20/2025 estableix que s'ha de disposar d'un informe "favorable" d'aquesta Comissió. La MAIN del PDG no indica que el PDG estigui modificant en aquest punt el Decret 20/2025. En aquestes condicions, el desajust normatiu -informe *previ* o informe *previ i favorable*- que origina aquesta regulació del PDG podria salvar-se si l'art. 42.6 PDG es limita a establir que el règim tarifari en aquestes àrees es fixa d'acord amb el Decret

Dictamen núm. 12/2025



20/2025.

En altres extrems del PDG també s'aprecia sobrecàrrega normativa. Amb la particularitat que, en aquests altres casos, la sobrecàrrega no és per reiteració de continguts legals, sinó per reiteració innecessària de continguts ja previstos en el mateix PDG. En concret, reiteració dels continguts següents:

1. Règim jurídic de les llicències i autoritzacions. Arts. 7 i ss. i art. 14.4 (taxi i taxi interurbà) i arts. 43 i ss. (VTC). En aquests preceptes es reiteren regles ja previstes en articles previs del PDG (art. 3.2 i art. 6.2) pel que fa als tipus de llicències i autoritzacions i a les necessàries per realitzar serveis de transport en funció del seu àmbit territorial municipal o interurbà. Totes aquestes reiteracions podrien suprimir-se.
2. Revocació de llicències de taxi per transmissió irregular. Art. 12.2. Aquest precepte reitera el que disposa l'art. 13.1.b PDG, que al seu torn figura també en l'art. 55.1.d LBTT. Suprimir l'art. 12.2 facilitaria unificar en el PDG el tractament de la transmissió de llicència VT i autoritzacions VTC.
3. Revocació de llicències i autoritzacions. Art. 13.1.b (taxi) i art. 51.b (VTC). Aquesta regulació unificada podria suprimir-se, limitant-se a indicar que el règim aplicable és el de l'art. 111 LBTT, en el cas del taxi, i el de l'art. 97.4 LBTT, en el cas VTC.
4. Organització del servei de taxi. Art. 30.1. Reitera la regla ja prevista en el PDG (art. 4.5) referent a que els ajuntaments han de garantir que es cobreixen totes les zones i franges horàries. Aquesta reiteració podria suprimir-se.
5. Taxímetre i tarifa. Arts. 22.2 i 35.2. Ambdós preceptes del PDG diuen el mateix, que el taxímetre ha d'incorporar les tarifes. Suprimir l'art. 35.2 PDG facilitaria atorgar tractament unificat, respectant les seves particularitats, a les tarifes VT i als preus VTC.

Dictamen núm. 12/2025



III. Conclusions

El Consell Econòmic i Social de les Illes Balears ha valorat el Projecte de Decret del Govern de les Illes Balears pel qual es regulen els serveis de taxi i d'arrendament de vehicles amb conductor a les Illes Balears i sol·licita al Govern de les Illes Balears que sigui receptiu amb les recomanacions i suggeriments formulats en aquest dictamen.

Palma, x de novembre de 2025

El secretari general

Antonio Luís Alcover Casasnovas

Vist-i-plau

El president

Francesc Fiol Amengual

Dictamen núm. 12/2025





Govern de les Illes Balears

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

aa3d839ca793cdb98a884d2b13d1c349b06d082b47bec78de3cc0048588a2af5

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=aa3d839ca793cdb98a884d2b13d1c349b06d082b47bec78de3cc0048588a2af5>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

FRANCISCO JESUS FIOL AMENGUAL

PRESIDENT

CONSELL ECONÒMIC I SOCIAL DE LES ILLES BALEARS

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 25-11-2025 09:32:15 GMT+0100

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Signant

ANTONIO LUIS ALCOVER CASASNOVAS

SECRETARI GENERAL

CONSELL ECONÒMIC I SOCIAL DE LES ILLES BALEARS (CES)

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 20-11-2025 13:21:24 GMT+0100

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Firma amb segell de temps: 25-11-2025 09:32:28 GMT+0100

METADADES ENI DEL DOCUMENT

Identificador: ES_A04022613_2025_jeajpeoh6t301voogspmajqhnyi1pe

Nom del document: Dictamen_12-2025_cat_definitiu-signat__2025-1764059553043_.pdf

Versió NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

Tipus de document: Altres

Estat elaboració: Original

Òrgan: A04022613

Data captura: 25-11-2025 09:32:25 GMT+0100

Origen: Administració

Tipus de signatura: Pades

Pàgines: 30



Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=aa3d839ca793cdb98a884d2b13d1c349b06d082b47bec78de3cc0048588a2af5>

CSV: aa3d839ca793cdb98a884d2b13d1c349b06d082b47bec78de3cc0048588a2af5