



**CONSELL JURÍDIC CONSULTIU  
DE LA  
COMUNITAT VALENCIANA**

**Dictamen**                    **560/2025**  
**Expediente**                **464/2025**

**Presidenta**

**Hble. Sra.**

D.<sup>a</sup> Margarita Soler Sánchez

**Conselleres y Consellers**

**Ilmas. Sras. e Ilmos. Sres.**

D. Enrique Fliquete Lliso

D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Carmen Pérez Cascales

D. Francisco Javier de Lucas Martín

D.<sup>a</sup> Fernanda María Lapresta Gascón

**Secretari General**

**Ilmo. Sr.**

D. Joan Tamarit i Palacios

**Hble. Sr.:**

El Pleno del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, en sesión celebrada el día 16 de julio de 2025, bajo la Presidencia de la Hble. Sra. D.<sup>a</sup> Margarita Soler Sánchez, y con la asistencia de los señores y las señoras que al margen se expresan emitió, por unanimidad, el siguiente dictamen:

De conformidad con la comunicación de V.H., de 3 de julio de 2025 (Registro de entrada de 4 de julio del mismo año), el Pleno del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana ha examinado el procedimiento instruido por la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, relativo al proyecto de Orden por la que se regulan las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de hasta nueve plazas, del Área de Prestación Conjunta de Valencia.

## **I ANTECEDENTES**

Del examen del expediente administrativo remitido se desprende lo siguiente:

### **Primero.- Solicitud de dictamen.**

En fecha 3 de julio de 2025, el Subsecretario de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, por delegación del titular de ésta, remitió a este Consell Jurídic Consultiu, (Registro de entrada de 4 de julio del mismo año) el expediente correspondiente al proyecto de Orden, de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, por la que se regulan las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de hasta nueve plazas, del Área de Prestación Conjunta de Valencia (en adelante, “proyecto de Orden”), solicitándose el preceptivo dictamen con carácter urgente, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.4 de la Ley 10/1994, de 19 de diciembre, de creación del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana y 76.1 del Reglamento del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 37/2019, del Consell, de 15 de marzo.

### **Segundo.- Documentación remitida.**

El expediente remitido por la autoridad consultante está integrado por los siguientes documentos:

1. Resolución de 14 de marzo de 2025, del Conseller de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, de inicio del procedimiento de elaboración y aprobación del proyecto de Orden.

2. Memoria económica sobre la propuesta de actualización de tarifas urbanas de la APC Valencia, emitido por el Jefe de Servicio de Ordenación del Transporte, de fecha 11 de abril de 2025.

3. Informe relativo a las aportaciones efectuadas por la Presidencia y las Consellerias al proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 12 de mayo de 2025.

4. Informe relativo a las alegaciones efectuadas por las asociaciones profesionales del sector del taxi y asociaciones de consumidores y usuarios, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 12 de mayo de 2025.

5. Informe sobre la no necesidad de realizar el trámite de consulta previa, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

6. Informe sobre el impacto en la familia del proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

7. Informe sobre el impacto de género del proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

8. Informe sobre el impacto en la infancia y la adolescencia del proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

9. Informe de necesidad y oportunidad, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

10. Informe de no necesidad de información pública, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

11. Memoria económica del proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025.

12. Informe de la Comisión de Precios sobre el proyecto de Orden, emitido por el Jefe de la Unidad de la Comisión de Precios de la Generalitat, de fecha 21 de mayo de 2025.

13. Informe jurídico de la Abogacía de la Generalitat, de fecha 11 de junio de 2025.

14. Informe de la tramitación del proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 1 de julio de 2025.

15. Versión final del texto del proyecto de Orden.

Y en este estado del procedimiento se remitió el expediente a este Consell Jurídic Consultiu para su dictamen.

## **II CONSIDERACIONES**

### **Primera.- Carácter jurídico del dictamen.**

La autoridad consultante ha instado el dictamen con carácter preceptivo y urgente, al amparo de lo dispuesto en los artículos 10.4 de la ya citada Ley de la Generalitat 10/1994, de 19 de diciembre, de Creación del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana y 76.1 del Reglamento del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 37/2019, del Consell, de 15 de marzo.

En lo que se refiere al carácter preceptivo del Dictamen, señala el mencionado artículo 10.4 que el Consell Jurídic Consultiu deberá ser consultado preceptivamente en los supuestos de *“Proyectos de reglamentos o disposiciones de carácter general que se dicten en ejecución de leyes y sus modificaciones”*.

Conforme a la STC 18/1982, de 4 de mayo, FJ4º, son reglamentos ejecutivos *“aquéllos que están directa y concretamente ligados a una ley, a un artículo o artículos de una ley, o a un conjunto de leyes, de manera que dicha ley (o leyes) es completada, desarrollada, aplicada, pormenorizada y cumplimentada o ejecutada por el reglamento. Son reglamentos que el Consejo de Estado ha caracterizado como aquéllos “cuyo cometido es desenvolver una ley preexistente o que tiene por finalidad establecer normas para el desarrollo, aplicación y ejecución de una ley”*.

Y, más concretamente, el Tribunal Supremo, entre otras, en la Sentencia (Sala de lo Contencioso) de 21 de mayo de 2013 (núm. rec. 171/2012), FJ4º, afirma que *“Se entiende por reglamentos dictados en ejecución de Ley no solo aquellos que desarrollan una Ley determinada sino también los que den lugar a cualquier desarrollo reglamentario de preceptos de una Ley”*.

La Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunitat Valenciana en su artículo 18.1 establece que *“El servicio del taxi se prestará dentro del ámbito municipal o del área de prestación conjunta con sujeción a tarifas urbanas obligatorias aprobadas por el ayuntamiento o la conselleria competente en materia de transportes, previo informe, en caso de régimen de precios autorizados, del órgano autonómico competente en materia de precios. En todo caso, será necesaria la previa audiencia de las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y de las asociaciones más representativas de las personas consumidoras y usuarias con implantación en el territorio de la Comunitat Valenciana”*.

Y el proyecto de Orden tiene por objeto el desarrollo de este precepto, además de *“la regulación de las tarifas urbanas del taxi en el ámbito correspondiente al Área de Prestación Conjunta de Valencia, y la fijación de los suplementos que completan las tarifas, y los mínimos de percepción”* por lo que el carácter ejecutivo del texto proyectado queda justificado.

En cuanto al carácter urgente del Dictamen, expresa el artículo 14.2 de la Ley 10/1994, de Creación de esta Institución que *“Cuando en el escrito de remisión de los expedientes se haga constar la urgencia del dictamen, el plazo máximo para su emisión será de diez días”*. Y, en sentido análogo, el artículo 76.1 del Decreto 37/2019, del Consell, de 15 de marzo.

### **Segunda.- Marco normativo aplicable y justificación del proyecto de Orden.**

1. El artículo 149.1.21<sup>a</sup> de la Constitución Española reconoce al Estado la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres cuando transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. Por su parte, el artículo 148.1.5<sup>a</sup> prevé que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de transportes intracomunitarios, esto es, aquellos cuyo itinerario discurra íntegramente en el territorio autonómico. Por tanto, como señaló el Tribunal Constitucional, entre otras, en su Sentencia 118/1996, de 27 de junio, FJ1<sup>o</sup>, *“el criterio territorial se configura como elemento esencial en el sistema de distribución de competencias de transportes terrestres”*.

En lo que se refiere a la Comunitat Valenciana, la Generalitat, de conformidad con el artículo 49.1.15<sup>a</sup> del Estatuto de Autonomía, tiene competencia exclusiva en materia de *“los ferrocarriles y las carreteras cuyo itinerario transcurra íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”*, si bien dichas competencias deben ejercerse dentro de los límites que marca la legislación básica estatal, es decir, siempre y cuando su itinerario discurra íntegramente en su territorio.

En virtud de lo anterior, se aprobó la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunitat Valenciana cuyo objetivo es, según en reza en su preámbulo, *“la regulación íntegra, completa y ordenada del servicio público impropio de transporte de viajeros en taxi, tanto urbano como interurbano, que permita determinar con claridad las competencias sobre el mismo”*. Más concretamente, esta norma recoge en su título III el régimen tarifario de la prestación de los servicios de taxi mediante el establecimiento de tarifas urbanas e interurbanas que respondan al tipo de contrato diferente establecido con el usuario y, en su título IV, las áreas de prestación conjunta y régimen de prestación del servicio del taxi.

Precisamente, en relación con el régimen tarifario el artículo 18.1 de esta ley dispone que *“El servicio del taxi se prestará dentro del ámbito municipal o del área de prestación conjunta con sujeción a tarifas urbanas obligatorias aprobadas por el ayuntamiento o la conselleria competente en materia de transportes, previo informe, en caso de régimen de precios”*

*autorizados, del órgano autonómico competente en materia de precios. En todo caso, será necesaria la previa audiencia de las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y de las asociaciones más representativas de las personas consumidoras y usuarias con implantación en el territorio de la Comunitat Valenciana”.*

En cuanto a las áreas de prestación conjunta, éstas se regulan en el artículo 20, cuyo apartado 1 las define como aquellas áreas *“que abarquen a varios municipios cuando existiese interacción o influencia recíproca entre los servicios de taxi de los municipios que las integran o concurra cualquier otra circunstancia de interés general”*. Y su apartado 2 atribuye su creación a la conselleria competente en materia de transportes mediante orden.

En virtud de esto último, se adoptó el Decreto 18/1985, de 23 de febrero, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre la creación de Áreas de Prestación Conjunta para los servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo, cuyo artículo 1.1 *“faculta al Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para la creación, delimitación y ordenación, dentro del territorio de nuestra Comunitat, de Áreas de Prestación Conjunta para los servicios de transporte público supramunicipales de viajeros en automóviles de turismo”*. A este respecto, el Área de Prestación Conjunta de València fue creada mediante la Orden de 29 de enero de 1986, y la última modificación de su régimen tarifario se realizó mediante la Orden 7/2022, de 26 de julio.

No obstante, como se afirma en el preámbulo de la norma proyectada, la Orden 7/2022, de 26 de julio ha sido declarada nula por la STSJ CV (Sala de lo Contencioso) número 427/2024, de 1 de julio al estimar el recurso contencioso interpuesto por la Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunidad Valenciana.

**2.** Sentado lo anterior, conviene hacer una referencia a los motivos que han justificado la elaboración y aprobación de esta norma. Según se afirma en el Informe de necesidad y oportunidad, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 13 de mayo de 2025, las razones que motivan la adopción del proyecto de Orden se corresponden con la anulación de la citada Orden 7/2022, de 26 de julio por parte del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana. Así, se dice expresamente:

*“Mediante Orden 7/2022, de 26 de julio, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, se regularon las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de menos de nueve plazas del área de prestación conjunta de Valencia. No obstante, esta Orden ha sido declarada nula por la Sentencia 427/2024, de 1 de julio, del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, por lo que han quedado sin cobertura normativa determinados suplementos tarifarios que se*

*contemplaban en esta Orden. En consecuencia es necesario adoptar una nueva Orden de tarifas para el Área de Prestación Conjunta de Valencia con la finalidad de asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio”.*

**3.** Finalmente, en cuanto al instrumento normativo empleado –Orden de la persona titular de la Conselleria competente por razón de la materia– entendemos que éste se ajusta a lo dispuesto en los artículos 28, e) y 43 de la Ley del Consell, en relación con el artículo 18 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre.

Este proyecto de Orden se propone, además, por la persona titular de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, órgano competente por razón de las materias asignadas por el Decreto 32/2024, de 21 de noviembre, de la Presidencia de la Generalitat, por el que se determinan el número y la denominación de las consellerias y sus atribuciones, y el Decreto 173/2024, de 3 de diciembre, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las consellerias de la Generalitat.

Por todo ello, concluimos que la Generalitat y, en concreto, la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, tiene atribuida la correspondiente competencia para elaborar y aprobar este proyecto de Orden.

### **Tercera.- Procedimiento de elaboración del proyecto de Orden.**

La elaboración y la tramitación de este proyecto de Orden se ajustó al cauce y a los trámites que se establecen en el artículo 43 de la Ley del Consell que se desarrollaron y completaron por medio del Decreto 24/2009, de 13 de febrero, del Consell, de 13 de febrero, sobre la forma, la estructura y el procedimiento de elaboración de los proyectos normativos de la Generalitat (“Decreto 24/2009”), así como a lo previsto, con carácter básico, en los artículos 127 a 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (“LPACAP”). En particular, conviene hacer mención a los siguientes trámites.

**1.** Previamente al examen de los distintos trámites que conforman el expediente remitido conviene formular una precisión. El artículo 10 de la Ley 6/2024, de 5 de diciembre, introduce la figura de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, al señalar en su apartado 1 que *“A fin de garantizar que la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria de la Generalitat se ajustan a los principios de buena regulación, se establece la obligación de unificar toda la información sobre su justificación, oportunidad y necesidad y estimación de sus impactos en los diferentes ámbitos en la Memoria del Análisis de Impacto*

*Normativo correspondiente*". En el apartado 2 se regula el contenido que debe recoger, en todo caso, la citada Memoria. No obstante, con arreglo a la disposición final sexta, el legislador difiere la entrada en vigor del citado artículo 10, junto con los artículos 61 y 66, al día siguiente al de la publicación en el "*Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*" del acuerdo por el que apruebe la Guía metodológica para la elaboración de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, por lo que no resulta de aplicación al presente procedimiento de elaboración del proyecto de Orden.

**2.** El procedimiento se inició mediante Resolución de 14 de marzo de 2025, del Conseller de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio ajustándose, por consiguiente, a lo dispuesto en el 39.1 del Decreto 24/2009, de 13 de febrero. Además, el proyecto de Orden se ha tramitado con carácter de urgencia, tal y como consta en la citada Resolución de 14 de marzo de 2025. La tramitación de urgencia del proyecto de Orden es una posibilidad que viene recogida expresamente en los artículo 43.1 de la Ley del Consell y 43 del Decreto 24/2009. Precisamente en este último se dice que "*la declaración de urgencia para la tramitación de los proyectos normativos corresponderá al órgano competente para su aprobación mediante resolución o acuerdo motivado*".

A propósito de lo anterior, sostiene el Consejo de Estado en su Dictamen 55/2023, de 9 de febrero, que la urgencia en la tramitación de los proyectos normativos constituye "*una disminución de las garantías procedimentales previstas en el ordenamiento jurídico para la elaboración de los proyectos normativos que únicamente es admisible si concurren motivos para ello y están debidamente acreditados. Es esa la razón que impone, y no el mero capricho del legislador, que se deba realizar un esfuerzo de justificación de la urgencia de la tramitación*". Y, en sentido similar, este Consell Jurídic Consultiu afirmó en su Dictamen 536/2024, de 8 de octubre, que el carácter de urgencia debía cohonestarse debidamente con el contexto que justifica la aprobación de la norma proyectada.

En el caso objeto de consulta, la Resolución de 14 de marzo de 2025 justifica la urgencia en la tramitación en el hecho de que la STSJ CV (Sala de lo Contencioso) número 427/2024, de 1 de julio, al estimar el recurso contencioso interpuesto por la Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunidad Valenciana, declaró la nulidad de la Orden 7/2022, de 26 de Julio de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad por la que se regulan las tarifas urbanas de servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de menos de nueve plazas del área de prestación conjunta de València y, por tanto, "*han quedado sin cobertura normativa determinados suplementos tarifarios que se contemplaban en esta Orden*".

Pues bien, considera esta Institución consultiva que dicho documento justifica de manera suficiente la urgencia en la tramitación y que ésta ha sido efectivamente acreditada.

**3.** La participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de reglamento se ajusta a dos momentos distintos, tal y como se recoge en el artículo 133 de la LPACAP.

Por un lado, el trámite de consulta pública previa, previsto tanto en el apartado 1 del citado artículo 133 de la LPACAP, como en los artículos 14 y 15 de la Ley 4/2023, de 13 de abril, de la Generalitat, de Participación Ciudadana y Fomento del Asociacionismo de la Comunitat Valenciana (“Ley 4/2023, de 13 de abril”).

No obstante, el artículo 14.2 de la citada Ley 4/2023, de 13 de abril, contempla –en consonancia con el artículo 133.4 de la LPCAP– la posibilidad de *“prescindir de las fases de consulta pública previa y audiencia ciudadana en el caso de normas de organización interna relativas a la estructura y funcionamiento de la administración, cuestiones presupuestarias y las materias de métodos de trabajo y personal, o cuando concurren razones graves de interés público que lo justifiquen. En todo caso, la omisión de estos trámites será debidamente motivada”*.

Como ha señalado el Consejo de Estado (entre otros, Dictamen 902/2022, de 30 de junio) la omisión del trámite de consulta pública –y, por extensión, el de audiencia e información pública– ha de justificarse correctamente y con precisión en cada caso concreto. Más concretamente, señala este Alto órgano consultivo que *“no basta con reproducir los motivos generales que indica ese precepto, sino que deben concretarse y motivarse adecuadamente las razones que concurren en cada caso”* (Dictamen 352/2023, de 4 de mayo).

En el caso objeto de consulta, el informe emitido por el Director General de Transportes y Logística de fecha 13 de mayo de 2025 señala que *“el artículo 133 en su punto 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, permite omitir la consulta previa cuando se trate de regular aspectos parciales de una materia”*. Y que, por tanto *“no procede abrir un trámite sobre la conveniencia de regular dichas tarifas ya que su necesidad viene impuesta por la propia regulación legal del taxi”*.

Sin embargo, como ya señaló este Consell en su Dictamen 649/2024, de 4 de diciembre, el artículo 133.4 de la LPACAP fue declarado parcialmente inconstitucional y no es aplicable a las Comunidades Autónomas, por desbordar el alcance de lo básico.

A este respecto, señala la STC 55/2018, de 24 de mayo de 2018, FJ7º, c), lo siguiente: *“El artículo 133, en sus apartados primero, primer inciso («Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública») y cuarto, primer párrafo, contiene normas con parecido tenor que pueden reputarse bases del régimen jurídico de las administraciones públicas (art. 149.1.18 CE), aplicables en cuanto tales a la elaboración de reglamentos autonómicos. Las demás previsiones del artículo 133 descienden a cuestiones procedimentales de detalle desbordando el ámbito de lo básico; vulneran por ello las competencias estatutarias de las Comunidades Autónomas en relación con la elaboración de sus propias disposiciones administrativas”*.

En consecuencia, la omisión del trámite de consulta pública no puede ampararse en el artículo 133.4 de la LPACAP sino que, por el contrario, debería de acomodarse a alguno de los motivos previstos en el artículo 14.2 de la Ley 4/2023, de 13 de abril. A este respecto, dicha omisión podría haberse justificado por la existencia de *“razones graves de interés público”*, consistentes en la *“necesidad de completar el vacío reglamentario que produce la anulación de la norma citada que ha de hacerse con urgencia”*, como consecuencia de la resolución judicial que anula la Orden 7/2022, de 26 de julio, tal y como la propia Dirección General de Transportes y Logística afirma en su informe de 13 de mayo de 2025 respecto de la omisión del trámite de información pública.

Por ello, a pesar de que la omisión de este trámite no se haya acreditado debidamente, entendemos que su no realización en este caso estaría amparada por la existencia de razones graves de interés público.

Por otro lado, el artículo 133.2 de la LPACAP y los artículos 14 y 16 de la Ley 4/2023, de 13 de abril, prevén la realización de un trámite de audiencia e información pública. Y, más concretamente, el artículo 18.1 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre dispone que, en el marco del procedimiento de aprobación de las tarifas urbanas *“será necesaria la previa audiencia de las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y de las asociaciones más representativas de las personas consumidoras y usuarias con implantación en el territorio de la Comunitat Valenciana”*.

A la vista de la información que obra en el expediente, consta la realización del trámite de audiencia. A este respecto, y según el informe emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 12 de mayo de 2025 se han recibido alegaciones por parte de: Unión de Consumidores de Valencia (UCE); Confederación de taxistas autónomos de la Comunidad Valenciana; Asociación Gremial Provincial de Auto Taxis de Valencia; Consejo de Personas Consumidoras y Usuarias de la Comunitat Valenciana; y, Asociación Valenciana de Consumidores y Usuarios (AVACU).

En lo atinente al trámite de información pública, como ya hemos apuntado antes, el informe sobre la no necesidad del trámite de información pública, emitido también por el Director General de Transportes y Logística de fecha 13 de mayo de 2025 prescinde de este trámite, en base al artículo 14.2 de la Ley 4/2023, de 13 de abril, al concurrir razones graves de interés público que así lo justifican.

**4.** Se ha emitido informe sobre la necesidad y oportunidad del proyecto y la correspondiente memoria económica, tal y como dispone el artículo 43.1, a) de la Ley del Consell y el artículo 39.2 del Decreto 24/2009, de 13 de febrero. En cuanto al primero, su contenido ya ha sido expuesto en la consideración segunda de este Dictamen. Y, en lo que se refiere a la memoria económica, se dice expresamente lo siguiente:

*“El nuevo proyecto recupera algunos suplementos que no estaban en la orden de tarifas anterior, por lo que con la aprobación de este proyecto los taxis del área de prestación conjunta de Valencia tendrán que modificar los cuadros de tarifas que vienen obligados a llevar de acuerdo con el artículo 8 del proyecto: (...)*

*En este caso está previsto modificar únicamente el Anexo I ya que las “normas de uso” no varían. Por lo que basándonos en el último preceptos recibido (4 de marzo de 2025) que contempla la totalidad de las etiquetas para todas las áreas de prestación conjunta de la Comunitat Valenciana y que incluye además las tarifas interurbanas, por un importe global de 8.686.1 IVA incluido, se puede estimar que el coste, de acuerdo con las variaciones del mercado en el sector de las artes gráficas, no debería superar los 5.000 euros en relación a la oferta más baja. Si se toma como referencia la oferta más elevada para la misma impresión con un importe global también para las mismas áreas de prestación conjunta e interurbanas, de 11.343,29 euros, se puede concluir que el coste no debería superar los cinco o seis mil euros dependiendo de las fluctuaciones de los precios de materias primas, sueldos y demás componentes en mercado de las artes gráficas”.*

Por otro lado, consta memoria económica sobre la propuesta de actualización de tarifas urbanas de la APC València, emitido por el Jefe de Servicio de Ordenación del Transporte, de fecha 11 de abril de 2025.

**5.** Durante la tramitación del procedimiento, se recabarán todos aquellos informes que se consideren necesarios, tal y como dispone expresamente los artículos 43.1, d) y 53.1 de la Ley del Consell.

A propósito de lo anterior, se ha emitido por parte de la Dirección General de Transportes y Logística, un informe sobre impacto por razón de género, dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 4 bis de la Ley 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la igualdad entre mujeres y hombres.

También constan los informes sobre impacto en la familia y en la infancia y la adolescencia, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de Protección del Menor y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de Protección de las Familias Numerosas, todos ellos emitidos por la Dirección General de Transportes y Logística.

En relación con los informes sobre impacto por razón de género, en la infancia y la adolescencia y en la familia, como ya ha declarado reiteradamente este Consell en anteriores dictámenes sobre proyectos normativos, deberían haber sido emitido por los órganos de la Administración especializados y competentes en la materia (Dictámenes 569/2016, 773/2016 y 567/2021, entre otros).

Por otro lado, para que los informes de impacto resulten efectivos tienen que contener una serie de datos que permitan el análisis sobre la situación en el ámbito en el que la norma desplegará sus efectos. Reunida esta información se podría determinar si la norma de referencia tiene impacto positivo o negativo para, en caso de impacto negativo, adoptar las medidas pertinentes en el ámbito de la norma proyectada (Dictamen 383/2017, por todos).

Se ha incorporado, asimismo, el informe de la Comisión de Precios sobre el proyecto de Orden, emitido por el Jefe de la Unidad de la Comisión de Precios de la Generalitat, de fecha 21 de mayo de 2025, y de conformidad con lo previsto en los artículos 2 y 10 del Decreto 68/2013, de 7 de junio, del Consell, por el que se regula la Comisión de Precios de la Generalitat y los procedimientos para la implantación o modificación de precios o tarifas sujetos al régimen de autorización y comunicación.

Asimismo, consta el informe relativo a las aportaciones efectuadas por la Presidencia y las Consellerias al proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 12 de mayo de 2025. Según este documento, formuló alegaciones únicamente Presidencia. En su escrito, se formularon observaciones sobre el preámbulo, los artículos 2 y 8, y la disposición transitoria. Todas ellas resultaron estimadas, a excepción de la relativa a la disposición transitoria.

En último lugar, no consta el informe preceptivo de coordinación informática al que alude el artículo 94 del Decreto 220/2014 de 12 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Administración Electrónica de la Comunitat Valenciana. Tratándose de un informe que debe emitirse con carácter preceptivo, deberá subsanarse dicha omisión.

Esta observación es **esencial** a los efectos del artículo 77.3 del Reglamento de este Consell Jurídic Consultiu.

**6.** Se ha incorporado al expediente el informe preceptivo de la Abogacía General de la Generalitat, de conformidad a los artículos 43.1, e) de la Ley del Consell y 5.2.a) de la Ley de la Generalitat 10/2005, de 9 de diciembre, de asistencia jurídica a la Generalitat. Asimismo, también consta informe de la tramitación del proyecto de Orden, emitido por el Director General de Transportes y Logística, de fecha 1 de julio de 2025, en el que se contesta a las alegaciones formuladas por la Abogacía.

#### **Cuarta.- Estructura y contenido.**

El texto del proyecto de Orden consta de una parte expositiva, una parte dispositiva integrada por nueve artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales y por dos anexos. A este respecto, se cumple con lo previsto en Título II del Decreto 24/2009, de 13 de febrero.

#### **Quinta.- Observaciones y sugerencias al proyecto de Orden.**

A lo largo del procedimiento de elaboración del proyecto de Orden, se han ido incorporando la mayor parte de las observaciones efectuadas por los distintos órganos que participado en la tramitación de la norma proyectada.

Esta Institución Consultiva, que es la última en informar, conforme a lo previsto en los artículos 2.4 de la Ley de la Generalitat Valenciana 10/1994, de creación de este Consell, y 5 del Decreto 37/2019, de 15 de marzo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, examinado el texto del proyecto en su Borrador final remitido, considera, en general, que presenta acomodo al ordenamiento jurídico positivo. Ello no obstante, la norma proyectada suscita la consideración siguiente:

#### **A la fórmula de aprobación.**

La fórmula de aprobación está compuesta de diversos elementos, y entre ellos la facultad de propuesta que corresponde a la persona titular de la Conselleria que insta la aprobación de la disposición que se elaboró en su departamento. Así pues, este es el primer elemento que debe constar al principio de la redacción de la fórmula de aprobación, en el presente caso tras la locución adverbial “*Por todo ello*”.

En la fórmula de aprobación se hace referencia a los distintos preceptos que habilitan a la Conselleria de Hacienda y Economía para tramitar y aprobar la norma, a las asociaciones profesionales del sector y de

consumidores y usuarios que han participado en la tramitación, así como al informe emitido por la Abogacía de la Generalitat. Debemos recordar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.2 del Decreto 24/2009, de 13 de febrero, “*la fórmula aprobatoria hará referencia a los informes preceptivos (...)*” Por ello, debe incluirse una alusión no solo al informe de la Abogacía sino a todos los informes preceptivos que han sido incorporados. En este sentido, y para evitar establecer una relación exhaustiva de cada uno de los informes preceptivos que se han tenido en cuenta en la elaboración de la norma proyectada, se sugiere la inclusión de la siguiente fórmula: “*con todos los informes preceptivos solicitados*”.

Además, en el caso de aprobarse el proyecto de Orden tendrá que utilizarse la fórmula legal que legalmente corresponda, bien “*conforme con el Consell Jurídic Consultiu*”, bien “*oído el Consell Jurídic Consultiu*”, según proceda, en aplicación del artículo 2.5 de la Ley de la Generalitat 10/1994, de 19 de diciembre, de creación del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana.

#### **Sexta.- Cuestiones de técnica normativa y aspectos de redacción.**

Con carácter general, el centro directivo encargado de la elaboración y de la tramitación de este proyecto de Orden, que fue la Dirección General de Transportes y Logística, atendió el cumplimiento de los criterios de sistemática y de técnica normativa establecidos en los preceptos y en las reglas del Decreto del Consell 24/2009, de 13 de febrero.

En este sentido, los artículos se han titulado y numerado (artículo 25), y las disposiciones de la parte final se han titulado, bien como únicas, cuando procede, o bien se han numerado con ordinales redactados en palabras (artículo 28).

En cuanto a la redacción del texto del proyecto normativo, se constata que ha sido bastante cuidadosa y atenta, utilizando un lenguaje administrativo moderno, inclusivo y sin aparente discriminación de género, lo que sin duda influye en la calidad de este proyecto de Orden, si bien este reconocimiento no impide que debamos plantear algunas mejoras del texto.

En primer lugar, en el preámbulo (párrafos segundo y tercero) y en el artículo 2 se citan normas junto con su publicación en el DOGV. La citación de normas debe hacerse prescindiendo de la referencia a su publicación en el DOGVA, pues, no solo no resulta obligatoria de acuerdo con el artículo 3.7 del Decreto 24/2009, de 13 de febrero; sino que, además, no se utiliza esta referencia en las restantes ocasiones en que se citan otras normas a lo largo del proyecto de Orden.

En segundo lugar, en el párrafo segundo del preámbulo se utilizan las comillas inglesas (“ ”) para referenciar el contenido literal del artículo 18 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, cuando la Real Academia Española recomienda utilizar las angulares (« »).

En tercer lugar, en el párrafo del preámbulo donde se aborda los principios previstos en el artículo 129 de la LPACAP se dice “*Se cumplen los principios de necesidad y por ser la orden el instrumento jurídico más adecuado e inmediato para garantizar su consecución*”. Consideramos que después de la conjunción “y” debería de insertarse la palabra “eficacia”, pues, es el único principio que no se cita.

En último lugar, por una razón de coherencia y uniformidad en la redacción del texto, debería emplearse siempre el mismo uso de mayúsculas. Así, por ejemplo, mientras que en una ocasión se dice “*Dirección General competente*” (artículo 7.4), en otra se dice “*dirección general competente*” (artículo 8.2). Igualmente, debería emplearse la misma referencia monetaria a lo largo del texto. Así, mientras que en toda la norma se emplea el signo del euro (€) para hacer referencia a las cantidades monetarias, en el artículo 9.2 se dice “4,55 euros”.

Los términos “*decreto*”, “*ley*”, “*orden*” deben escribirse con la inicial en minúscula cuando se utilizan con carácter genérico o para hacer referencia a la propia disposición (“*esta orden*”, “*la presente orden*”, etc.) y con la letra inicial en mayúscula cuando se citen por su título completo.

Tras el examen del proyecto de Orden, de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, por la que se regulan las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de hasta nueve plazas, del Área de Prestación Conjunta de Valencia, se estima que es conforme con el ordenamiento jurídico.

### **III CONCLUSIÓN**

Por cuanto queda expuesto, el Pleno del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana es del parecer:

Que el proyecto de Orden, de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio, por la que se regulan las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de hasta nueve plazas, del Área de Prestación Conjunta de Valencia se ajusta al principio de legalidad y es conforme con el ordenamiento jurídico, siempre que se atienda la observación **esencial** formulada.

V.H., no obstante, resolverá lo procedente.

València, 16 de julio de 2025

EL SECRETARIO GENERAL

LA PRESIDENTA

**HBLE. SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT, INFRAESTRUCTURES I TERRITORI**