



2025/SUBCC/000012

Certificación del acuerdo

Raimundo González Carballo, concejal secretario de la Junta de Gobierno Local del Concello de Pontevedra.

Certifico: que la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Pontevedra, en la sesión ordinaria que tuvo lugar el día 04.06.2026, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

I.- BASES REGULADORAS PARA LA CONCESIÓN, EN RÉGIMEN DE CONCURRENCIA COMPETITIVA, DE SUBVENCIONES DESTINADAS AL DESARROLLO DE LA MODALIDAD DE PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TAXI DENOMINADA “COCHE DE PUNTO”, CONSISTENTE EN SERVICIOS DE TAXI COMPARTIDO A VARIAS PERSONAS USUARIAS, CON COBRO INDIVIDUAL POR PLAZA, EN ZONAS DE BAJA DENSIDAD, CON TRAFICO DÉBIL Y/O SIN LAS MÍNIMAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, DEL AYUNTAMIENTO DE PONTEVEDRA, DURANTE LOS AÑOS 2026-2029. 2024/SUBCC/000012.

Examinado el expediente de referencia y vista la propuesta del Director General del Área de Urbanismo y Servicios Generales, de fecha 06.05.2026 (CSV 2LP45F2Z0G7HEUCG), del siguiente tenor literal:

“De orden del Sr./Sr. Concejal delegado del Área de Mejora Urbana y al amparo del artículo 45.2 d) del Reglamento orgánico del gobierno y de la administración del Concello de Pontevedra, aprobado por el Pleno del 21/10/2005 (BOP núm. 248, del 28/12/2005), se emite el siguiente informe con propuesta de acuerdo a la vista del borrador de bases reguladoras y demás documentación incorporada al expediente:

1º.- Providencia de inicio y bases de la convocatoria: objeto e importe

En fecha 11/11/2025, la concejalía de gobierno del área de Mejora Urbana dictó una providencia de inicio que contiene la memoria justificativa del interés del Ayuntamiento de Pontevedra en el establecimiento, en régimen de concurrencia competitiva, de subvenciones destinadas al desarrollo durante el año 2025 de la modalidad de prestación de servicio de taxi denominada “*Coche de Punto*”, consistente en servicios de taxi compartido a varias personas usuarias, con cobro individual por plaza, en zonas de baja densidad, con tráfico débil y/o sin las mínimas condiciones de accesibilidad, del Concello de Pontevedra. Esta modalidad fue habilitada tras la entrada en vigor de la Ordenanza reguladora del servicio municipal de taxis aprobada por el Pleno de este Ayuntamiento en sesión del 23/10/2023, (BOP núm. 210 del 31/10/2023. Corrección de errores BOP núm. 226 del 22/11/2023) y pautada en sus artículos 37, 38 y 44, en los que figura la previsión de que el Concello podrá bonificar o compensar el servicio para hacer efectiva la reducción del precio a las personas usuarias del taxi compartido, previo cumplimiento de los requisitos legales y, también, que podrá poner a disposición la aplicación o plataforma de gestión informática adquirida previamente para la implantación de la modalidad del servicio y que permitirá, al mismo tiempo, su seguimiento.

Por lo tanto, el objeto y finalidad de la convocatoria se configura como medida necesaria, a efectos de operatividad y eficiencia, para habilitar una línea de subvenciones a personas o entidades que colaboren con el Concello en el desarrollo de la modalidad de prestación de servicio y en la gestión de su operativa, con el fin de que el servicio de taxi no sea discriminatorio y llegue a las referidas zonas rurales.

En definitiva, se trata de colaborar con el servicio de taxi, declarado de interés público, para que sea un servicio de calidad y no discriminatorio para todas las personas y con prestación idónea en todo el territorio, incluida la periferia y el rural, para lo cual se trata de garantizar el equilibrio económico a las personas titulares de licencia de taxi que voluntariamente la presten, con la reducción de la tarifa de la persona usuaria, para de este modo facilitar y apoyar la prestación, por las personas operadoras de los taxis, de esta modalidad de precontratación por plaza con pago individual, destinada a facilitar el desplazamiento de ida y vuelta de las personas entre zonas rurales y periféricas de baja densidad a hospitales, centros de





salud, residencias, centros administrativos y, en general, a los servicios, dotaciones y a los polos de atracción de la movilidad.

La convocatoria indicada está prevista en el plan estratégico de subvenciones del Concello (2026/PESFICHA/000028), aunque con un importe superior (230.000€) y un año menos (hasta el 2028), cuestión que habrá que ajustar en la próxima modificación o revisión del PES municipal.

Para su financiación, el Concello de Pontevedra precisa las correspondientes partidas de imputación por importe de 57.500,00€, para la anualidad 2026 y 115.000€ para las sucesivas, con un importe de 402.500€ totales para el período plurianual subvencionable, con la dupla finalidad de, por una parte, cubrir o compensar la diferencia entre los ingresos de cada persona operadora del servicio de taxi sujetas a la tarifa de usuario de coche de punto y el 100% del coste del servicio calculado con las tarifas de equilibrio correspondientes a esta modalidad, debido a las especiales razones de interés público y social que concurren en la presente ayuda para el desarrollo y continuidad de esta modalidad de servicio; y por otra, la compensación de los costos o gastos generales de gestión, hasta un importe del 15% del montante total de las tarifas de equilibrio y con un máximo de 15.000€.

Las personas beneficiarias, físicas o jurídicas, a las que se dirige la convocatoria deberán desarrollar una actividad profesional u objeto social relacionado con el sector del taxi y disponer de la capacidad suficiente para coordinar y gestionar esta modalidad de servicio así como para operar una central de reservas de taxis en el término municipal del Ayuntamiento de Pontevedra.

2º.- Competencia municipal

El artículo 25.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local prevé que los municipios, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, pueden promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal.

La línea de subvención que nos ocupa se tramita en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Pontevedra en virtud de lo dispuesto en los artículos 25 y 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, en la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia y en el Decreto 103/2018, de 13 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley 4/2013.

El artículo 29.2 de la Ley 4/2013 y el artículo 39.3 del Decreto 103/2018 habilitan a los Ayuntamientos a que, en supuestos excepcionales, puedan autorizar la contratación de servicios de taxi por plaza con pago individual, particularmente para atender zonas de baja accesibilidad y tráfico débil y a que, por ordenanza municipal, se pueda establecer un régimen de autorización municipal para prestar servicios discrecionales de transporte mediante taxi a varias personas usuarias con cobro individual por plaza en esas zonas, añadiendo que “la realización del servicio bajo esta modalidad debe suponer para las personas usuarias una reducción del precio que le correspondería pagar de hacer el viaje individualmente cada una de ellas...”.

Esta previsión hace falta cohonestarla con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, que regula el régimen económico del servicio de taxi y, en lo que aquí interesa y entre otras determinaciones, establece que: “1. La prestación del servicio de taxi está sujeta a un régimen de tarifas obligatorias, que habrán de garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial”(…).

Por otra parte, el Real decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, declaró expresamente al servicio de taxi como servicio de interés público “sobre él que las administraciones competentes deberán garantizar que se presta un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con cobertura de prestación suficiente en todo el territorio” y habilita en su art. 150 a las entidades locales “en el ejercicio de las





competencias que tienen atribuidas, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de movilidad, medidas aplicables a la prestación de cualquier tipo de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, acordes con las necesidades y características de cada localidad”.

Con base en las referidas previsiones normativas y tal y como quedó dicho, el Pleno de este Concello, en sesión del 23/10/2023, aprobó definitivamente una nueva Ordenanza reguladora del servicio municipal de taxis (BOP núm. 210 del 31/10/2023. Corrección de errores BOP núm. 226, del 22/11/2023) que habilita, como prestación complementaria de las personas operadoras de licencias de taxi, la modalidad de servicio de “coche de punto” y, para el desarrollo de esta modalidad, mediante resolución del 8/8/2024, firmada por el concejal delegado del área de Mejora Urbana responsable del servicio de taxis, declaraba concluso el expediente administrativo municipal tramitado para la determinación de las tarifas del Servicio de Taxi en el Ayuntamiento de Pontevedra en la modalidad de “coche de punto”, de prestación de servicios de taxi compartido a varias personas usuarias, con cobro individual por plaza. Posteriormente, mediante resolución del 17/12/2024 de la Dirección General de Comercio y Consumo de la Xunta de Galicia, después del informe favorable de la Comisión de Precios de Galicia de 17 de diciembre del 2024, se autoriza la aplicación de la siguiente tarifa máxima (IVA incluido) por la prestación del servicio en la modalidad “coche de punto: Billete ordinario o tarifa de la persona usuaria: 2,15€ (IVA incluido)”.

Por tanto, la vigente ordenanza de taxi habilitó un régimen para prestar el servicio discrecional de taxi compartido y tarifa de cobro individual y fraccionado para cada persona usuaria, que hace falta bonificar mediante esta línea de subvenciones para garantizar que el servicio llegue a las zonas rurales y de baja densidad y cubrir el equilibrio económico de la prestación para las personas con licencia de taxi que, de manera voluntaria y rotatoria lo prestaran, siendo la asistencia en la gestión de la modalidad y de la materialización de la referida bonificación o tarifa de equilibrio el objeto de esta línea de subvenciones.

Se recuerda que ya el histórico Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (Decreto de 17 de junio de 1955) disponía que las Corporaciones Locales podrán conceder subvenciones a entidades, organismos o particulares cuyos servicios o actividades sean complementarios de los atribuidos a la competencia local; subvenciones que, actualmente, se someten al marco jurídico regulador en materia de subvenciones.

La concesión de estas ayudas se regirá por la Ley 38/2003 de 17 de noviembre, general de subvenciones (LXS) y el Real decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprobó su reglamento, en sus preceptos básicos, por la legislación básica del Estado en materia de régimen local, por la Ley 9/2007, de 13 de junio de subvenciones de Galicia, por los preceptos no básicos de la Ley 38/2003 y del Real decreto 887/2006, por lo dispuesto en la Ordenanza general reguladora de las subvenciones del Ayuntamiento de Pontevedra, por las bases reguladoras que se contienen en la presente convocatoria, por las Bases de Ejecución de los vigentes presupuestos municipales y por las restantes normas de derecho administrativo, y en su defecto, por las normas de derecho privado.

En relación con la competencia municipal para el establecimiento de la subvención, hace falta subrayar, en primer lugar, que segundo establece el artículo 2 de la LXS y el artículo 3 de la Ordenanza general municipal reguladora de las subvenciones del Concello de Pontevedra, son subvenciones las disposiciones de dinero realizadas por el Concello para el desarrollo de proyectos, acciones o conductas que tengan por objeto el fomento de una actividad de titularidad pública o interés social o de promoción de una finalidad pública, cumpliendo los requisitos señalados en los citados preceptos, que entendemos concurren en este caso, en el que se subvenciona un servicio de interés público, por lo que no se aprecia inconveniente ninguno en el establecimiento de la subvención, en lo que se refiere al interés y finalidad pública perseguida por el Concello para la concesión de estas ayudas, al amparo del artículo 294 de la Ley 5/1997, de 22 de julio, de administración local de Galicia (LALG), que determina que las corporaciones locales podrán conceder subvenciones a entidades, organismos o particulares cuyos servicios o actividades complementen o suplan a los atribuidos a la competencia local.





3º.- Trámites realizados

Acreditado el interés y la finalidad pública en el establecimiento de la subvención, por dicha providencia del concejal del área de Mejora Urbana, responsable del servicio de taxis, se dispuso iniciar el expediente para la aprobación de la convocatoria pública de subvención con la finalidad destacada. A causa de esta y según sus determinaciones, se redactó un proyecto de las bases reguladoras por parte de la jefatura de la Oficina Técnica de Mantenimiento, Residuos, Limpieza y Transporte Público, con el apoyo de esta Dirección General del área de Urbanismo y Servicios Generales y que enjuiciamos por medio del presente.

También se incorporó al expediente la correspondiente memoria económica e informe de los módulos a aplicar, que contiene el informe de sostenibilidad financiera, a los efectos de dar cumplimiento al artículo 7.3 de la Ley orgánica 2/2012, del 27 abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera y de conformidad con lo previsto en la Base 50 de las de ejecución del presupuesto. Figura también incorporado al procedimiento el informe técnico de la oficina gestora.

Se considera que los compromisos asumidos en la adquisición de la aplicación informática adquirida para el desarrollo de la modalidad y las razones de interés público que justifican la conveniencia y oportunidad para la convocatoria y posterior otorgamiento de la subvención justificarían también la aplicación al procedimiento de la tramitación de urgencia, al amparo de lo dispuesto en el artículo 33.1 de la Ley 39/2015, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, con reducción de los plazos del procedimiento a la mitad.

4º.- Régimen de concurrencia competitiva: Criterios comparativos de las solicitudes

Según establece el artículo 22.2 de la Ley 38/2003, general de subvenciones, el procedimiento ordinario de concesión de subvenciones se tramitará en régimen de concurrencia competitiva, procedimiento mediante el que la concesión de las subvenciones se realizará a través de la comparación de las solicitudes presentadas a fin de establecer una prelación entre las mismas conforme a los criterios de valoración fijados en las bases reguladoras y en la convocatoria.

De acuerdo con el borrador de las bases, la concesión de las ayudas se realizará a una única beneficiaria, después de la comparación de las solicitudes presentadas y sin perjuicio de que el servicio en esta modalidad estará abierto a todas las licencias adheridas individualmente.

Los criterios que servirán para determinar la puntuación y el orden de preferencia consistirán, en primer lugar, en comparar el número de formularios de adhesión de titulares de licencias que voluntariamente se comprometan a prestar la modalidad de coche de punto y que se aporten con la solicitud, para garantizar el desarrollo de la modalidad.

En el caso de empate en el criterio de comparación, el criterio de desempate será el de la antigüedad de la persona o entidad en el desarrollo de su actividad y la disposición de una central de reservas en un campo territorial que comprenda al objeto de la prestación.

Las bases reguladoras para el otorgamiento de las subvenciones previstas recogen el contenido mínimo exigido en el artículo 17.3 de la LGS, 14 de la LGG y en el artículo 9 de la OGS del Concello, regulando el procedimiento para la concesión de ayudas recogido en los artículos 12 y siguientes de la Ordenanza municipal de aplicación y, además de los criterios de valoración, incluyen entre otras determinaciones, la finalidad y objeto de la convocatoria, los requisitos y compromisos de la persona y/o entidad beneficiaria, la cuantía máxima de la subvención y compatibilidad con otras ayudas, requisitos de la modalidad o actividad subvencionable, gastos subvencionables e importe de la subvención, órgano instructor y comisión de valoración, período subvencionable, publicidad, reintegro, régimen sancionador o del tratamiento y protección de datos.

Al mismo tiempo, las bases regulan la manera de pago y el régimen de justificación de las subvenciones propuestas, mediante el procedimiento de cuenta justificativa por módulos prevista en el artículo 78 del





Real decreto 887/2006, debiendo acreditar las beneficiarias de las ayudas que no tienen deudas tributarias con la hacienda estatal, autonómica ni local ni con la Seguridad Social.

5º.- Subvención compensatoria para equilibrio de costes que no constituye ayuda del Estado

El artículo 107, párrafo 1, del Tratado de la Unión Europea, define las ayudas estatales como «las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones (...)».

El concepto objetivo y jurídico de ayuda estatal definido directamente por el Tratado y desarrollado en los párrafos 2 y 3 del artículo 107 y por los artículos 108 y 109, fue interpretado mediante “Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal con arreglo a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea” (DOUE C262 de 19 de julio de 2016), basándose en la interpretación del TJUE, y que acota el concepto en base a:

- concurrencia de las características de transferencia de recursos públicos de un Estado miembro, en su más amplio sentido, que incluirá las subvenciones,
- constituir una ventaja económica especial que no se obtendría sin intervención pública,
- carácter selectivo o de discriminación positiva o trato diferenciado positivo o que diferencia ayuda de Estado de las denominadas “medidas generales” accesibles a todos los agentes económicos, o •

afectar negativamente a la competencia y a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

Se arbitra también en la normativa un control por la comisión, con un sistema de comunicación previa (art. 108.3 del TUE desarrollado por el Real decreto 1755/1987, de 23 de diciembre, por el que se regula el procedimiento de comunicación a la Comisión de las Comunidades Europeas de los proyectos de las Administraciones o Entes públicos que se propongan establecer, conceder o modificar ayudas internas), con una exención de notificación para los denominados “MINIMIS”, que hoy se contiene en los Reglamentos (UE) 2023/2831 y 2023/2832 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de “MINIMIS”, que anteriormente estaban reguladas en el Reglamento (UE) 2015/1588, del Consejo, Reglamento (UE) 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, Reglamento (UE) 1408/2013, de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, del sector agrícola (DOUE L 352/9, de 24.12.2013), Reglamento (UE) 717/2014 de la Comisión, de 27 de junio de 2014, sector de la pesca y de la acuicultura, Reglamento (UE) 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, servicios de interés económico general, junto con otras excepciones que se contienen en reglamentos de la Comisión como el Reglamento (UE) 651/2014, de 17 de junio del 2014, Reglamento (UE) 702/2014 de la Comisión, de 25 de junio de 2014 o en el Reglamento (UE) 1388/2014 de la Comisión de 16 de diciembre de 2014.

La línea de ayudas propuesta se propone coadyuvar a hacer efectivo el derecho a la movilidad, a la ciudad y el acceso a las infraestructuras y equipamientos de las personas que viven en el rural y en la periferia a los que no llega el transporte público. Este Concello, dentro de la apuesta por nuevas maneras y modalidades de movilidad más sostenibles y respetuosas con el medio ambiente y de transporte a demanda, alcanzó la aprobación en concurrencia, dentro del marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado, de una línea de actuación para el programa de “implantación de un modelo de transporte colectivo a la demanda mediante vehículos de baja capacidad”; proyecto financiado a través de los fondos FEDER/FEDER 2014-2020, por decisión del Ministerio de Hacienda, al respecto del que consta el compromiso expreso de la Xunta de Galicia, recogido en el convenio firmado para la implantación del SIMU, de “Cooperar con el Ayuntamiento de Pontevedra en el proceso de puesta en marcha de servicios de transporte a demanda en vehículos de baja capacidad, a través de la modificación de la ordenanza correspondiente”.

Así las cosas, se formuló consulta municipal sobre posibilidad de facilitar la movilidad en las zonas de baja





densidad y tráfico endeble de la periferia y rural sobre la base de un servicio discrecional de taxi compartido, mediante un sistema de llamada previa y bonificación del precio por parte del propio Concello, contestada mediante informe de fecha 10/03/2022 de la Subdirección General de Ordenación del Transporte de la Dirección General de Movilidad de la Xunta de Galicia, que avala la iniciativa municipal y en el que como conclusión señala:

“(…) se informa que conforme con la normativa vigente, se considera viable la regulación a través de ordenanza municipal, y posterior establecimiento, de un servicio de transporte público en vehículos de turismo, taxi, que opere bajo demanda de las personas usuarias, en el que se realice la contratación individual por plazo con el pago de una tarifa plana inferior que la que correspondería por la contratación del vehículo completo”.

En el referido informe se avala la implantación propuesta para el “coche de punto” y se señala textualmente que “(…) hace falta tener en cuenta que la propia regulación de estos supuestos de cobro individual a través de la ordenanza municipal, debe garantizar que el precio que deberá pagar la persona usuaria sea inferior a lo que les correspondería pagar de hacer el viaje individualmente, con la reserva del vehículo completo, por tanto. En este sentido, la fijación de una tarifa fija a pagar por la persona usuaria, siempre que resulte inferior a la que correspondería por el alquiler completo del vehículo, puede ser un mecanismo viable para el cumplimiento y garantía de la exigencia reglamentaria, sin que lo anterior se deba ver desvirtuado por la previsión por parte del propio Concello de un complemento al titular profesional de la actividad profesional por esta actividad.”

Se apunta en el referido informe la justificación de esta línea de actuaciones en el ámbito del informe de la Comisión de Desarrollo Regional del 16/12/2021, sobre los retos de las zonas urbanas después de la pandemia de COVID-19 (2021-2075 (INI)) así como en la en la Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) (2022/C 62/01)

En el citado informe del Parlamento, se insta a los estados a que realicen inversiones que promuevan la movilidad urbana sostenible a nivel local y regional y que hagan efectivo el derecho a la movilidad de todas las personas y a las autoridades locales que adapten y reformen el transporte público, habida cuenta de las características específicas de cada territorio, “con el fin de garantizar opciones de desplazamiento inteligentes, accesibles, interoperables, competitivas, asequibles, seguras, saludables y sostenibles desde un punto de vista medioambiental y completar el transporte con servicios de transporte bajo demanda y compartidos (...)”

En la comunicación de la Comisión se recogen “Recomendaciones sobre la integración con el transporte público y la movilidad activas”, perfectamente alineadas con la política de movilidad municipal y esta línea de ayudas “— El transporte de pasajeros bajo demanda debe integrarse adecuadamente con el transporte público y la movilidad activa”, “(…) Es de suma importancia que el transporte de pasajeros bajo demanda, ya sea a través de taxis o VTC, complemente el transporte público (por ejemplo, metros, autobuses, tranvías) y las formas activas de movilidad (como los desplazamientos a pie o en bicicleta) y no se convierta en un mero sustituto de estos. Para lograr una integración óptima, debe formar parte del plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) local elaborado de conformidad con las directrices europeas”. “(…) La adopción de medidas para mejorar la integración con el transporte público podría constituir una forma de avanzar, por ejemplo, apoyando soluciones de «movilidad como servicio»”.

En consecuencia, no se considera que la línea de subvenciones constituya una ayuda estatal que pueda falsear o amenazar la competencia, favoreciendo a determinadas empresas, ya que a pesar de concurrencia de las características de transferencia de recursos públicos en su más amplio sentido, (subvenciones), realmente no constituye propiamente una ventaja económica especial que no se obtendría sin intervención pública, sino que se trata de hacer llegar las tarifas de equilibrio que garanticen la exigencia normativa que impone que la prestación del servicio de taxi esté sujeta a un régimen de tarifas obligatorias,





que habrán de garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización y permitirán una idónea amortización y un razonable beneficio industrial y, al mismo tiempo, compensar los gastos indirectos de gestión de la modalidad, sin que tengan carácter selectivo o de discriminación positiva o trato diferenciado positivo, sino que, por el contrario, están abiertas a todas las personas titulares de licencias de taxi y no afectan negativamente a la competencia y a los intercambios comerciales entre los Estados miembros sino que se alinean con las justificaciones, obligaciones y recomendaciones de las autoridades de la Unión Europea.

En todo caso y dado que la cuantía máxima del importe de las tarifas de equilibrio que podrá recibir cada persona operadora adherida no puede superar los 14.000€ por período anual subvencionado y que la compensación por los gastos indirectos para cubrir los costos de gestión necesarios para el desarrollo de la actividad está limitada a los 15.000€ anuales, de considerarse la concurrencia de un supuesto de ayuda estatal estaría dentro de las exenciones por la normativa reguladora de los “MINIMIS.”

6º.- Subvención plurianual

El artículo 57 del Real decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones, pauta la posibilidad de autorizarse la convocatoria de subvención cuyo gasto sea imputable a ejercicios posteriores a aquél en el que recaiga la resolución de concesión estableciendo los siguientes requisitos:

2. En la convocatoria deberá indicarse la cuantía total máxima a conceder, así como su distribución por anualidades, dentro de los límites fijados en el artículo 47 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, atendiendo al momento en que se prevé realizar el gasto derivado de las subvenciones que se concedan. Dicha distribución tendrá carácter estimado cuando las normas reguladoras hayan contemplado la posibilidad de los solicitantes de optar por el pagado anticipado. La modificación de la distribución inicialmente aprobada requerirá la tramitación del correspondiente expediente de reajuste de anualidades.

3. Cuando se haya previsto expresamente en la normativa reguladora la posibilidad de efectuar pagos a cuenta, en la resolución de concesión de una subvención plurianual se señalará la distribución por anualidades de la cuantía atendiendo al ritmo de ejecución de la acción subvencionada. La imputación a cada ejercicio se realizará previa aportación de la justificación equivalente a la cuantía que corresponda. La alteración del calendario de ejecución acordado en la resolución se registrará por lo dispuesto en el artículo 64 de este Reglamento”.

Esta regulación de las subvenciones plurianuales es semejante a la contenida en el Decreto 11/2009, de 8 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 9/2007, de 13 de junio, de subvenciones de Galicia.

En lo que se refiere a la vigente Ordenanza general reguladora de las subvenciones del Ayuntamiento de Pontevedra, (BOPPO núm. 90 del 30/09/2004, prevé para el caso de convenios de colaboraciones que canalicen subvenciones que su duración no podrá ser superior a cuatro (4) años, pudiendo establecerse prórrogas sin que en ningún caso la duración total sea superior a seis (6) años, debiendo remitirnos también a lo establecido en lo dispuesto al efecto en las Bases de Ejecución del Presupuesto aprobado.

7º.- Trámites sucesivos

Conforme a lo establecido en los artículos 213 y siguientes del RDL 2/2004, de 5 de marzo, tras el informe del servicio gestor emitió informe a Intervención General Municipal y el OXOC.

8º.- Competencia

Según el artículo 11 de la Ordenanza general de subvenciones, la competencia para la aprobación de las bases y resolución del procedimiento en las subvenciones en concurrencia competitiva le corresponde al alcalde cuando el importe de la convocatoria no exceda de 12.020,24€ y de la Junta de Gobierno Local si lo





supera.

Conclusión:

La implantación y continuidad de la modalidad de coche de punto pretende hacer efectivo el derecho a la movilidad sostenible plasmado en el artículo 4 de la Ley 9/2025, de movilidad sostenible y normativa europea citada, y se configura como una evolución lógica del servicio del taxi, en vehículos turismos de baja capacidad y con rutas no regulares y adaptables a la demanda dispersa del rural y de baja recurrencia y densidad, tratándose las presentes bases de la imprescindible implementación de una acción de fomento pública compensatoria mediante la financiación parcial del coste de los viajes, en concreto de las tarifas de equilibrio, por considerar que la modalidad cubre un servicio de interés público y social que mejora el medio ambiente y que cumple las exigencia tarifarias normativas, sin representar ni constituir ayuda de estado.

A la vista de la fundamentación jurídica expuesta y, una vez emitido informe favorable al expediente por la Intervención General/OXOC, la Junta de Gobierno Local, si lo considera procedente, podrá adoptar el siguiente acuerdo:

Primero.- Aprobar la convocatoria pública para la concesión de subvención, por el procedimiento de concurrencia competitiva, destinadas al desarrollo de la modalidad de prestación de servicio de taxi denominada “Coche de Punto”, consistente en servicios de taxi compartido a varias personas usuarias, con cobro individual por plaza, en zonas de baja densidad, con tráfico débil y/o sin las mínimas condiciones de accesibilidad del Ayuntamiento de Pontevedra durante los años 2026-2029, incluida aprobación del compromiso del gasto plurianual propuesto por un importe total en el período de 402,500€, distribuido en las siguientes anualidades:

Anualidade	Importe máximo
2026	57.500€
2027	115.000€
2028	115.000€
2029	115.000€
Total	402.500€

Segundo.- Autorizar el gasto por el importe de 57.500€, con cargo a la aplicación presupuestaria y operación del ejercicio vigente que se señale por el Órgano de Gestión Presupuestaria y Contabilidad.

Tercero.- Aprobar las bases por las que se regirá la convocatoria de concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de subvenciones destinadas al desarrollo de la modalidad de prestación de servicio de taxi denominada “Coche de Punto”, consistente en servicios de taxi compartido a varias personas usuarias, con cobro individual por plaza, en zonas de baja densidad, con tráfico débil y/o sin las mínimas condiciones de accesibilidad, del Concello de Pontevedra para los años 2026-2029, bases específicas que se contienen en el documento con csv QF790DBIUQMCRWYB.”

A la vista de lo expuesto y de los informes que se aportan al expediente, la Junta de Gobierno Local, por unanimidad, acuerda aprobar la propuesta anteriormente transcrita, disponiendo que en las bases que se publiquen se haga constar la aplicación presupuestaria.

Y para que conste, con la salvedad a que se refiere el artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, expido la presente certificación de orden y con el visto bueno de la Alcaldía en la fecha que consta en la firma electrónica.





**De conformidad con lo dispuesto en la Ordenanza reguladora del impulso del gallego en el Concello de Pontevedra (BOPnº 231, de fecha 30/11/2004) se hace constar que la presente certificación es traducción literal de su original en gallego.*

