



## INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO INICIAL DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

Vistas las alegaciones presentadas al proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017 y publicado anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 1 de septiembre de 2017, se informa:

### ALEGACIONES ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI

Esta asociación presenta alegaciones en escritos presentados en fechas 15 de septiembre y 2 de octubre, refundiéndose ambas en este apartado.

**-Artículo 16.2,** *alega que establecer la exigencia de que los vehículos deban estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO es demasiado restrictiva y que ello va a provocar que el sector del taxi no disponga de vehículos que permitan elevar la imagen del sector y le posibiliten competir con todas las modalidades de transporte, añadiendo que estos modelos generalmente no están testados por el sector y que, especialmente sobre los Cero emisiones, hay una gran incertidumbre sobre su fiabilidad y autonomía. Finalmente alega que no es cierto que exista la posibilidad de facto de sustituir vehículos por otros que no estén autorizados por el Ayuntamiento de Madrid si el fabricante del vehículo no está dispuesto, dado que es necesario que el fabricante envíe determinada información a Industria, por lo que los titulares de licencias no podrán renovar sus vehículos por los que estimen oportuno aun cumpliendo los requisitos establecidos.*

No se acepta la alegación:

En primer lugar, la exigencia de la clasificación ambiental de los taxis está contemplada en el “*Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A)*”, aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM de 26 de septiembre), al considerarse que el sector del taxi realiza desplazamientos de aproximadamente 200 km. por unidad y día, por lo que incidir en la reducción de las emisiones derivadas de la flota de autotaxi en Madrid beneficia la calidad del aire de la ciudad. De hecho, como consecuencia de la gran cantidad de kilómetros recorridos por esta flota en la trama urbana, la incidencia del sector del taxi en el conjunto de las emisiones procedentes del tráfico rodado es relevante, estimándose a partir de los estudios del parque circulante realizados por el Ayuntamiento de Madrid que representa el 9,3 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 8,8 % de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del tráfico en el interior de la M-30. Por consiguiente, una de las medidas incluidas en el Plan A se dirige a la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO que consiste en la “*Eliminación paulatina de vehículos diésel en el servicio de taxi de Madrid*”, previendo que a partir del 1 de enero de 2018 sólo se autorizará la sustitución de vehículos autotaxi por vehículos CERO o ECO.

Con este plan se da cumplimiento a lo contemplado en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que tiene como uno de sus principios rectores el de cautela y acción preventiva, y que establece, en el ámbito de la Administración local, para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones urbanas, determinadas



obligaciones, como la de elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire y la de integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

En segundo lugar, en cuanto a la necesidad de que el fabricante del vehículo aporte determinada información a Industria, entendiéndose que se refiere a la instalación del sistema tarifario, hay que considerar la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal, materia sobre la que el Ayuntamiento carece de competencias.

En concreto la *Resolución de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueban las instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros*, especifica en su punto 3 que «Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legalmente establecidos, serán las únicas entidades que puedan determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos [...] Con este fin, remitirán a la Dirección General de Industria, Energía y Minas un documento en el que se describa, para cada modelo de vehículo en el que estimen que se puede instalar un aparato de este tipo, las instrucciones concretas de montaje o instalación del mismo, especificando el punto correcto de toma de señal taquimétrica que cumpla los requisitos anteriores. Dicho documento deberá ir firmado por un responsable del departamento de homologaciones de la empresa fabricante del vehículo. Una vez recibidos estos documentos, la Dirección General de Industria, Energía y Minas facilitará dichas instrucciones de montaje o instalación a los reparadores autorizados y a los organismos autorizados de verificación metrológica de taxímetros».

De acuerdo con la normativa expuesta, entendemos acertadas las alegaciones presentadas a este proyecto inicial de modificación de la ordenanza por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid, haciendo notar *“que para la correcta instalación de un taxímetro dentro de un vehículo, sin afectar a ninguno de las características o sistemas de seguridad del mismo, es necesario que el fabricante de dicho vehículo, o su representante autorizado en España, realice unas instrucciones de instalación del mismo, dado que es la única entidad que conoce todos y cada uno de los sistemas implantados en el vehículo y su disposición”*. Añade, *“sin instrucciones de instalación de los taxímetros elaboradas por el fabricante del vehículo no se puede superar una verificación metrológica del mismo”*.

**-Artículo 18.2.a.1º**, alega que es necesario que la conformidad para cumplir el control metrológico no quede en manos del fabricante, proponiendo una redacción que permita que esa conformidad sea emitida por otros sujetos.

No se acepta la alegación, sin embargo se modifica la redacción del artículo 18.2, tanto para ofrecer mayor seguridad en el procedimiento de autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi como para simplificarlo, al sustituir la acreditación que tendría que aportar el interesado por una consulta entre Administraciones Públicas, todo ello de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal y autonómica en materia de control metrológico de aplicación.

**-Artículo 20.2.b.1º**, entiende que la conformidad para cumplir el control metrológico no debe quedar en manos del fabricante, proponiendo una redacción que permita que esa conformidad sea emitida también por taller instalador o laboratorio autorizado.

Añade que la libre elección del vehículo requiere que el Ayuntamiento haga un análisis previo de la documentación y emita una resolución positiva o negativa, según proceda, antes de la presentación del vehículo a la revisión prevista en el artículo 57.



*Finalmente propone que se elabore un listado de vehículos autorizados por este sistema.*

No se acepta la alegación, sin embargo se modifica la redacción del artículo 20.2.b) 1º, para ofrecer mayor seguridad en el procedimiento de sustitución del vehículo por otro que no se corresponda con uno de los modelos autorizados, con el fin de evitar la presentación a revisión de vehículos que no cumplirían los requisitos y características exigidos, especialmente la instalación del taxímetro.

En primer lugar, en cuanto a la alegación formulada por la AMT de que el cumplimiento del control metrológico del taxímetro no quede en manos del fabricante, tenemos que apreciar que necesariamente nos debemos al cumplimiento de la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal, tal y como se ha reflejado anteriormente al contestar la alegación formulada al artículo 16. Simplemente recordamos que conforme a la normativa indicada los fabricantes son los únicos que pueden determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos. Por tanto, para que talleres o laboratorios autorizados pueden emitir tales certificaciones, tal y como solicita la AMT en su alegación, sería preciso un cambio de la normativa estatal y autonómica.

En segundo lugar, se regula un procedimiento de sustitución en el que se especifica claramente que con *carácter previo (artículo 20.2.b) 1º)* ha de justificarse los requisitos y características de dimensiones y emisiones, accesibilidad, en su caso, y, el cumplimiento de la normativa de metrología legal, facilitando que, previo a la compra de un vehículo, el titular de una licencia de taxi pueda cumplir los requisitos exigidos por la normativa de aplicación. Por tanto, el análisis previo solicitado está expresamente contemplado en la redacción actual.

Finalmente, la autorización de sustitución de cada vehículo concreto regulada en el apartado 2 b) de este artículo, no conlleva su autorización como modelo para la prestación del servicio de taxi en los términos descritos por el artículo 18 porque se trata de dos procedimientos distintos, dado que una autorización singular de sustitución de un vehículo concreto no identifica ni hace extensible ni garantiza de manera segura el cumplimiento de requisitos del modelo genérico, que puede amparar distintas versiones o variantes del mismo que no los cumplan. Por ello lo que se elabora es el listado o relación de modelos autorizados, que es el que debe dar seguridad a los profesionales del sector a la hora de elegir un vehículo para adscribirlo a su licencia.

**-Artículos 18 y 20,** *alega que para promocionar los vehículos Cero emisiones se añada otro artículo que permita a estos vehículos prestar servicio durante diez años aunque se compren de segunda mano con una antigüedad menor de cuatro años desde la fecha de su primera matriculación.*

Se acepta la alegación y se incorpora un nuevo apartado a la Disposición transitoria sexta.

**-Anexo I,** *alega que debe eliminarse que “Ninguna reducción de cotas será aplicable al procedimiento de adscripción de vehículos regulado en el artículo 20.2. b).”*

Se acepta la alegación parcialmente. Se modifica la redacción de este párrafo permitiendo exención de cotas cuando se trate de variantes no incluidas en modelos autorizados por el artículo 18, siempre que se sometan a las disposiciones técnicas elaboradas para la autorización de modelo.



**-Disposición transitoria segunda, apartado 1**, alega que es imposible sustituir un número tan elevado de vehículos en el plazo establecido, por lo que propone una moratoria hasta el 1 de enero de 2022.

No se acepta la alegación, puesto que el régimen transitorio está previsto para los vehículos en servicio y esta disposición reproduce los apartados 5 y 6 de la Disposición transitoria segunda de la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, por lo que se mantiene para ofrecer seguridad jurídica a los que se encuentran en esta situación.

**-Disposición transitoria sexta**, alega que se modifique en el sentido de que todos los vehículos adscritos antes del 31 de diciembre de 2017 puedan seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años.

Se acepta la alegación, eliminando el último párrafo del apartado 3 a). Además se suprime el apartado 3 b) de la Disposición Transitoria Sexta por resultar innecesario.

#### **ALEGACIONES COOPERATIVA TAXI MERCEDES SCM**

**-Artículo 18.2.a**, alega que en el procedimiento de autorización de modelo para la prestación del servicio de taxi se haga referencia a que se garantizará la libertad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación. Además manifiestan que se sienten discriminados porque determinadas marcas a las que se refieren, concretamente Mercedes y Lexus, no van a vender vehículos con las características establecidas en la ordenanza para su uso como taxis en Madrid. Añade que no hay suficientes puntos de recarga para vehículos eléctricos y de gas y finalmente solicita una mediación del ayuntamiento con estas marcas y una moratoria, determinación singular de requisitos para sus vehículos o autorizaciones provisionales con el fin de que se puedan adaptar a las nuevas exigencias de clasificación energética.

No se acepta la alegación, debiéndose dar por reproducido aquí el texto introductorio del proyecto inicial de modificación de la ordenanza, puesto que la exigencia de la clasificación ambiental está contemplada en el “Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A)”, aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM de 26 de septiembre), en el que se tiene en cuenta que el sector del taxi realiza desplazamientos de aproximadamente 200 km. por unidad y día, por lo que incidir en la reducción de las emisiones derivadas de la flota de autotaxi en Madrid beneficia la calidad del aire de la ciudad. De hecho, como consecuencia de la gran cantidad de kilómetros recorridos por esta flota en la trama urbana, la incidencia del sector del taxi en el conjunto de las emisiones procedentes del tráfico rodado es relevante, estimándose a partir de los estudios del parque circulante realizados por el Ayuntamiento de Madrid que representa el 9,3 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 8,8 % de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del tráfico en el interior de la M-30. Por consiguiente, una de las medidas incluidas en el Plan A se dirige a la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO y consiste en la “Eliminación paulatina de vehículos diésel en el servicio de taxi de Madrid”, previendo que a partir del 1 de enero de 2018 sólo se autorizará la sustitución de vehículos autotaxi por vehículos CERO o ECO.

Con este plan se da cumplimiento a lo contemplado en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que tiene como uno de sus principios rectores el de cautela y acción preventiva, y que establece, en el ámbito de la Administración local, para los



municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones, como la de elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire y la de integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

#### **ALEGACIONES D.**

**-Artículo 48.2.** *Propone se retire el imperativo “se establecerán” referido a la tarifa fija del aeropuerto.*

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que el apartado 2 del artículo 48 no está incluido en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Artículo 52,** *propone limitar el derecho de la apertura de ventanillas por parte de los usuarios a lo dispuesto en el artículo 54 g.*

No ha lugar la valoración de esta alegación, considerando que los artículos 52 y 54 no están incluidos en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Anexo I,** *solicita que las reducciones de las dimensiones nunca afecten a la capacidad de poder transportar una silla de ruedas plegada en el maletero.*

No se acepta la alegación, puesto que hay que conjugar los requisitos de dimensiones y de emisiones de los vehículos y tener en cuenta la situación actual de las características de los vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO actualmente en el mercado, por lo que incluir mayores exigencias puede conllevar la escasez de productos disponibles que las cumplan. Por otro lado, se exigen requisitos de accesibilidad adicionales a los vehículos eurotaxi y se toman las medidas oportunas para que los vehículos eurotaxi alcancen el porcentaje de la flota de autotaxis establecido en la normativa sectorial aplicable.

**-Solicita la suspensión de la modificación de la ordenanza hasta que resuelva la Comunidad de Madrid sus modificaciones iniciadas y aun no finalizadas.**

No se acepta la alegación, puesto que la competencia para regular en materia del taxi no es únicamente de la Comunidad Autónoma. La competencia municipal para regular en materia de taxi es una competencia propia en los términos previstos en la Ley 20/98, de 28 de julio La Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y en su Decreto 74/2005, de 28 de julio por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Urbano de Automóviles de Turismo. En términos de oportunidad y de necesidad se ha considerado procedente tramitar en este momento la modificación que afecta especialmente al cumplimiento del “*Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A)*”, aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM de 26 de septiembre) y a los procedimientos de autorización de modelos y de adscripción de vehículos autotaxi.



**-Solicita que se modifique la ordenanza para transferir las competencias o al menos automatizar las autorizaciones de los modelos ya homologados en cualquier ciudad de la UE siempre que se cumpla con los requisitos mínimos establecidos.**

No se acepta la alegación, puesto que la competencia municipal para regular en materia de taxi es una competencia propia en los términos previstos en la Ley 20/98, de 28 de julio La Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y en su Decreto 74/2005, de 28 de julio por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Urbano de Automóviles de Turismo. Por ello, en el ejercicio de sus competencias el ayuntamiento puede establecer determinados requisitos exigibles a los vehículos autotaxi que se adscriban a las licencias que el municipio ha otorgado, que no tienen por qué coincidir con los requisitos exigibles en otros municipios de la UE. En consecuencia, siempre será necesario realizar durante la tramitación del procedimiento de autorización de los modelos una comprobación del cumplimiento de tales requisitos, que deberán acreditarse por el interesado.

### **ALEGACIONES ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (ANFAC)**

**-Artículo 16. 1.** *Propone considerar una reducción del periodo límite de diez años.*

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que el apartado 1 del artículo 16 no está incluido en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Artículo 16. 2.** *Propone incluir los vehículos nuevos de bajas emisiones etiquetados como C con el fin de no descartar tecnologías antes de tiempo, añadiendo que la oferta de vehículos Cero emisiones y ECO para la prestación del servicio de taxi es limitada, más teniendo en cuenta la exigencia de dimensiones mínimas del vehículo.*

No se acepta la alegación, debiéndose dar por reproducido aquí el texto introductorio del proyecto inicial de modificación de la ordenanza, puesto que la exigencia de la clasificación ambiental está contemplada en el “*Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A)*”, aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM de 26 de septiembre), en el que se tiene en cuenta que el sector del taxi realiza desplazamientos de aproximadamente 200 km. por unidad y día, por lo que incidir en la reducción de las emisiones derivadas de la flota de autotaxi en Madrid beneficia la calidad del aire de la ciudad. De hecho, como consecuencia de la gran cantidad de kilómetros recorridos por esta flota en la trama urbana, la incidencia del sector del taxi en el conjunto de las emisiones procedentes del tráfico rodado es relevante, estimándose a partir de los estudios del parque circulante realizados por el Ayuntamiento de Madrid que representa el 9,3 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 8,8 % de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del tráfico en el interior de la M-30. Por consiguiente, una de las medidas incluidas en el Plan A se dirige a la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO y consiste en la “Eliminación paulatina de vehículos diésel en el servicio de taxi de Madrid”, previendo que a partir del 1 de enero de 2018 sólo se autorizará la sustitución de vehículos autotaxi por vehículos CERO o ECO.

Con este plan se da cumplimiento a lo contemplado en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que tiene como uno de sus principios rectores el de



cautela y acción preventiva, y que establece, en el ámbito de la Administración local, para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones, como la de elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire y la de integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

**-Disposición transitoria segunda**, *alega que el límite de emisiones de 160 g/km de CO<sub>2</sub> podría ser demasiado restrictivo, especialmente para los eurotaxi, y que debe especificarse que tal límite está referenciado al ciclo de homologación europeo (NEDC).*

No se acepta la alegación, puesto que el régimen transitorio está previsto para los vehículos en servicio y esta disposición reproduce los apartados 5 y 6 de la Disposición transitoria segunda de la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, por lo que se mantiene para ofrecer seguridad jurídica a los que se encuentran en esta situación.

**-Disposición transitoria sexta**, *alega que se considera necesario que se establezca un periodo de transitoriedad razonable para los vehículos que incumplan las nuevas exigencias de clasificación según distintivo ambiental, puesto que la medida representa un impacto muy negativo sobre las inversiones realizadas por los fabricantes para la autorización de vehículos de bajas emisiones etiquetados como C, algunas de ellas producidas en los últimos meses.*

No se acepta: Se reitera la contestación a la alegación presentada al artículo 16.2.

**-Apartado 1.5 del Anexo IV relativo a la pintura de molduras y protecciones del vehículo.** *Propone analizar la necesidad de incluir este requerimiento en la ordenanza.*

Esta alegación se entiende realizada al Anexo V.

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que el apartado indicado queda suprimido.

## **ALEGACIONES ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTOTAXI DE MADRID**

**-Artículo 18**, *propone que se contemple la posibilidad de que tanto el fabricante del vehículo como el taller instalador de taxímetros debidamente autorizado puedan emitir certificados para la instalación del aparato taxímetro.*

No se acepta la alegación, sin embargo se modifica la redacción del artículo 18.2, tanto para ofrecer mayor seguridad en el procedimiento de autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi como para simplificarlo, al sustituir la acreditación que tendría que aportar el interesado por una consulta entre Administraciones Públicas, todo ello de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal y autonómica en materia de control metrológico de aplicación.

En concreto la *Resolución de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueban las instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros*, especifica en su punto 3 que «Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legalmente establecidos, serán las únicas entidades que puedan determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos [...] Con este



*fin, remitirán a la Dirección General de Industria, Energía y Minas un documento en el que se describa, para cada modelo de vehículo en el que estimen que se puede instalar un aparato de este tipo, las instrucciones concretas de montaje o instalación del mismo, especificando el punto correcto de toma de señal taquimétrica que cumpla los requisitos anteriores. Dicho documento deberá ir firmado por un responsable del departamento de homologaciones de la empresa fabricante del vehículo. Una vez recibidos estos documentos, la Dirección General de Industria, Energía y Minas facilitará dichas instrucciones de montaje o instalación a los reparadores autorizados y a los organismos autorizados de verificación metrológica de taxímetros».*

De acuerdo con la normativa expuesta, entendemos acertadas las alegaciones presentadas por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid, haciendo notar *“que para la correcta instalación de un taxímetro dentro de un vehículo, sin afectar a ninguno de las características o sistemas de seguridad del mismo, es necesario que el fabricante de dicho vehículo, o su representante autorizado en España, realice unas instrucciones de instalación del mismo, dado que es la única entidad que conoce todos y cada uno de los sistemas implantados en el vehículo y su disposición”*. Añade, *“sin instrucciones de instalación de los taxímetros elaboradas por el fabricante del vehículo no se puede superar una verificación metrológica del mismo”*.

**-Artículo 26.** *Propone modificar la redacción para admitir publicidad en las aletas laterales traseras.*

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que el apartado el artículo 26 no está incluido en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Anexo I,** *alega que debe permitirse a los particulares las mismas posibilidades de flexibilización de ciertas medidas, como así se contempla para los fabricantes.*

Se acepta la alegación parcialmente. Se modifica la redacción de este párrafo permitiendo exención de cotas cuando se trate de variantes no incluidas en modelos autorizados por el artículo 18, siempre que se sometan a las disposiciones técnicas elaboradas para la autorización de modelo.

**-Disposición transitoria sexta,** *alega que se modifique en el sentido de que se unifiquen fechas para la última adquisición de los vehículos diésel y se lleve a cabo hasta el 1 de enero de 2018, pudiendo seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años.*

Se acepta la alegación, se elimina el último párrafo del apartado 3 a). Además se suprime el apartado 3 b) de la Disposición Transitoria Sexta por resultar innecesario.

**-Proponen se refleje en la ordenanza un apartado de tarifas fijas desde los nudos de transporte hacia los municipios limítrofes, sugiriendo algunos ejemplos.**

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que ninguna modificación del régimen tarifario está incluida en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.



## ALEGACIONES TOYOTA ESPAÑA, S.L.U.

**-Disposición transitoria segunda, apartado 1.** *Propone adelantar el servicio de circulación exclusivo para vehículos taxi ECO y CERO al 1 de enero de 2020, minimizando el impacto medioambiental de los vehículos diésel euro 6 al mínimo.*

No se acepta la alegación, puesto que el régimen transitorio está previsto para los vehículos en servicio y esta disposición reproduce los apartados 5 y 6 de la Disposición transitoria segunda de la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, por lo que se mantiene para ofrecer seguridad jurídica a los que se encuentran en esta situación.

## ALEGACIONES ASOCIACIÓN DE TAXISTAS AUTÓNOMOS DE MADRID

**-Artículo 18,** *alega que la conexión del cable del taxímetro al vehículo habría que hacerse a nivel no autonómico sino estatal.*

No se acepta la alegación, sin embargo se modifica la redacción del artículo 18.2, tanto para ofrecer mayor seguridad en el procedimiento de autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi como para simplificarlo, al sustituir la acreditación que tendría que aportar el interesado por una consulta entre Administraciones Públicas, todo ello de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal y autonómica en materia de control metrológico de aplicación.

*En concreto la Resolución de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueban las instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros, especifica en su punto 3 que «Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legalmente establecidos, serán las únicas entidades que puedan determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos [...] Con este fin, remitirán a la Dirección General de Industria, Energía y Minas un documento en el que se describa, para cada modelo de vehículo en el que estimen que se puede instalar un aparato de este tipo, las instrucciones concretas de montaje o instalación del mismo, especificando el punto correcto de toma de señal taquimétrica que cumpla los requisitos anteriores. Dicho documento deberá ir firmado por un responsable del departamento de homologaciones de la empresa fabricante del vehículo. Una vez recibidos estos documentos, la Dirección General de Industria, Energía y Minas facilitará dichas instrucciones de montaje o instalación a los reparadores autorizados y a los organismos autorizados de verificación metrológica de taxímetros».*

De acuerdo con la normativa expuesta, entendemos acertadas las alegaciones presentadas a este proyecto inicial de modificación de la ordenanza por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid, haciendo notar “que para la correcta instalación de un taxímetro dentro de un vehículo, sin afectar a ninguno de las características o sistemas de seguridad del mismo, es necesario que el fabricante de dicho vehículo, o su representante autorizado en España, realice unas instrucciones de instalación del mismo, dado que es la única entidad que conoce todos y cada uno de los sistemas implantados en el vehículo y su disposición”. Añade, “sin instrucciones de instalación de los taxímetros elaboradas por el fabricante del vehículo no se puede superar una verificación metrológica del mismo”.

**-Disposición transitoria segunda,** *alega que el taxi no es un factor de los más activamente contaminantes y que la aplicación de los requisitos medioambientales debe aplicarse considerando*



*una proporcionalidad en el periodo transitorio para no causar perjuicios económicos, por lo que propone que la fecha del año 2020 sea ampliada.*

No se acepta la alegación, puesto que esta disposición recoge lo que ya estaba previsto en los apartados 5 y 6 de la Disposición transitoria segunda de la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012. Este régimen transitorio está previsto para los vehículos en servicio, por lo que se mantiene para ofrecer seguridad jurídica a los que se encuentran en esta situación.

Por otro lado, debe darse por reproducido aquí el texto introductorio del proyecto inicial de modificación de la ordenanza, puesto que la exigencia de la clasificación ambiental está contemplada en el “Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A)”, aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM de 26 de septiembre), en el que se tiene en cuenta que el sector del taxi realiza desplazamientos de aproximadamente 200 km. por unidad y día, por lo que incidir en la reducción de las emisiones derivadas de la flota de autotaxi en Madrid beneficia la calidad del aire de la ciudad. De hecho, como consecuencia de la gran cantidad de kilómetros recorridos por esta flota en la trama urbana, la incidencia del sector del taxi en el conjunto de las emisiones procedentes del tráfico rodado es relevante, estimándose a partir de los estudios del parque circulante realizados por el Ayuntamiento de Madrid que representa el 9,3 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 8,8 % de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del tráfico en el interior de la M-30. Por consiguiente, una de las medidas incluidas en el Plan A se dirige a la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO y consiste en la “Eliminación paulatina de vehículos diésel en el servicio de taxi de Madrid”, previendo que a partir del 1 de enero de 2018 sólo se autorizará la sustitución de vehículos autotaxi por vehículos CERO o ECO.

Con este plan se da cumplimiento a lo contemplado en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que tiene como uno de sus principios rectores el de cautela y acción preventiva, y que establece, en el ámbito de la Administración local, para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones, como la de elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire y la de integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

**-Propone que se modifique el régimen especial de los eurotaxis establecido con la modificación de la ordenanza de 2014.**

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que ninguna modificación de este régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi está incluida en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Propone que se modifique la regulación de las jornadas de trabajo y que se controlen, añadiendo que el conductor debe estar debidamente identificado.**

Esta alegación se entiende realizada a la regulación de la duración del servicio.

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que ninguna modificación de la regulación de la duración del servicio está incluida en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza



Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Propone que se añada al artículo 4 como un requisito más a los establecidos para obtener la licencia de autotaxi el “tener carné de conducir y cartilla municipal”.**

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que la única modificación del artículo 4 se refiere al apartado e) relativo al vehículo, por lo que la regulación del resto de requisitos establecidos no está incluida en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Propone una modificación de las tarifas vigentes y un refuerzo de los sábados y festivos.**

No ha lugar la valoración de esta alegación, dado que estas cuestiones no se contemplan la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012.

#### **ALEGACIONES FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID**

**-Artículo 18.2.a) 1º**, propone una redacción que permita que la conformidad sobre la instalación del sistema tarifario sea emitida por otros sujetos.

No se acepta la alegación, sin embargo se modifica la redacción del artículo 18.2, tanto para ofrecer mayor seguridad en el procedimiento de autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi como para simplificarlo, al sustituir la acreditación que tendría que aportar el interesado por una consulta entre Administraciones Públicas, todo ello de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal y autonómica en materia de control metrológico de aplicación.

En concreto la *Resolución de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueban las instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros*, especifica en su punto 3 que «Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legalmente establecidos, serán las únicas entidades que puedan determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos [...] Con este fin, remitirán a la Dirección General de Industria, Energía y Minas un documento en el que se describa, para cada modelo de vehículo en el que estimen que se puede instalar un aparato de este tipo, las instrucciones concretas de montaje o instalación del mismo, especificando el punto correcto de toma de señal taquimétrica que cumpla los requisitos anteriores. Dicho documento deberá ir firmado por un responsable del departamento de homologaciones de la empresa fabricante del vehículo. Una vez recibidos estos documentos, la Dirección General de Industria, Energía y Minas facilitará dichas instrucciones de montaje o instalación a los reparadores autorizados y a los organismos autorizados de verificación metrológica de taxímetros».

De acuerdo con la normativa expuesta, entendemos acertadas las alegaciones presentadas por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid, haciendo notar “que para la correcta instalación de un taxímetro dentro de un vehículo, sin afectar a ninguno de las características o sistemas de seguridad del mismo, es necesario que el fabricante de dicho vehículo, o su representante autorizado en España, realice unas instrucciones de instalación del mismo, dado que es la única entidad que conoce todos y cada uno de los sistemas implantados en el vehículo y su disposición”. Añade, “sin



*instrucciones de instalación de los taxímetros elaboradas por el fabricante del vehículo no se puede superar una verificación metrológica del mismo”.*

**-Artículo 18.2.a) 5º.** *Propone que se añada que se exceptione este requisito de la presentación a valoración técnica de una unidad del vehículo en el procedimiento 20.2.b).*

No se acepta la alegación, puesto que se trata de dos procedimientos diferentes. Lo que se pretende con esta modificación de la ordenanza es cambiar la regulación actual en la que la adscripción de un vehículo concreto a una licencia de taxi se realiza siempre en dos fases: en primer lugar el Ayuntamiento autoriza los modelos de vehículos que cumplen los requisitos establecidos y posteriormente los titulares de las licencias eligen el vehículo con el que quieren prestar servicio de entre los modelos autorizados. Con esta modificación se diseña un procedimiento dirigido a autorizar solo aquellos modelos que cumplan los requisitos que se establezcan, especialmente desde la perspectiva medioambiental, pero permitiendo también, al margen de este procedimiento de autorización previa de modelos que da seguridad a los profesionales del sector a la hora de adscribir un vehículo a su licencia, una libertad de elección del vehículo concreto asegurando asimismo el cumplimiento de los requisitos.

La autorización de adscripción de cada vehículo concreto regulada en el apartado 20.2 b) no conlleva su autorización como modelo para la prestación del servicio de taxi en los términos descritos por el artículo 18, dado que una autorización singular de sustitución de un vehículo concreto no identifica ni hace extensible ni garantiza de manera segura el cumplimiento de requisitos del modelo genérico, que puede amparar distintas versiones o variantes del mismo que no los cumplan. Por ello lo que se elabora es el listado o relación de modelos autorizados, que es el que debe dar seguridad a los profesionales del sector a la hora de adscribir un vehículo a su licencia y se elaboran también unas disposiciones técnicas que se refieren al modelo, por lo que se requiere de la presentación a valoración técnica de una unidad del vehículo.

**-Disposición transitoria sexta,** *alega que se modifique en el sentido de que todos los vehículos adscritos antes del 31 de diciembre de 2017 puedan seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años con el fin de homogeneizar fechas y evitar confusiones en el colectivo.*

Se acepta la alegación, proponiendo la eliminación del último párrafo del apartado 3 a). Además se suprime el apartado 3 b) de la Disposición Transitoria Sexta por resultar innecesario.

**-Anexo I,** *alega que debe permitirse también la reducción de cotas al procedimiento de adscripción de vehículos regulado en el artículo 20.2. b).*

Se acepta la alegación parcialmente. Se modifica la redacción de este párrafo permitiendo exención de cotas cuando se trate de variantes no incluidas en modelos autorizados por el artículo 18, siempre que se sometan a las disposiciones técnicas elaboradas para la autorización de modelo.

## **ALEGACIONES ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID**

**-Artículo 4.** *Propone que se remarque en el apartado e) del artículo 4 que el titular tiene libre elección del vehículo y además propone que se añada un apartado h) con un requisito adicional a*



*los establecidos para obtener la licencia de autotaxi que consista en disponer de un certificado de capacitación profesional.*

No se acepta la alegación de remarcar la libre elección, puesto que la posibilidad de adscribir a la licencia un vehículo a libre elección está contemplada en el artículo 15, por lo que no es necesario una reiteración.

No ha lugar la valoración de la alegación relativa al requisito adicional considerando que la única modificación del artículo 4 se refiere al apartado e) relativo al vehículo, por lo que la regulación del resto de requisitos establecidos no está incluida en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Artículo 7.** *Propone que se añada un apartado con un requisito adicional a los establecidos para regular la transmisión de licencias, haciendo obligatoria la transmisión cuando se produzca la jubilación de su titular.*

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que la única modificación del artículo 7 se refiere al apartado 2 relativo al vehículo, por lo que la regulación del resto de requisitos establecidos no está incluida en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Artículo 15.** *Propone que se remarque que el titular elige el vehículo y además propone que, teniendo en cuenta la calidad del servicio prestada en vehículos nuevos, se añada un párrafo con un requisito adicional sobre la antigüedad de los vehículos que se sustituyan.*

No se acepta la alegación de remarcar la elección del titular, puesto que la posibilidad de adscribir a la licencia un vehículo a libre elección está contemplada en el artículo 15, por lo que no es necesario una reiteración.

No se acepta la alegación relativa al requisito adicional de antigüedad, puesto que a este respecto se debe estar a lo dispuesto en la normativa de la Comunidad de Madrid sobre sustitución de los vehículos, por lo que no es necesario una reiteración en la ordenanza.

**-Artículo 16.** *Propone que, teniendo en cuenta la imagen del servicio, se añada un apartado que regule cómo el ayuntamiento podrá establecer un vehículo tipo, capillas y taxímetros.*

No se acepta la alegación, puesto que lo que esta modificación pretende es precisamente permitir también, al margen del procedimiento de autorización previa de modelos, una libertad de elección del vehículo concreto por parte de los titulares de licencia, pretensión que no parece conjugarse con el establecimiento de un vehículo tipo mediante concurso público. Por otro lado, por lo que se refiere a los taxímetros tipo, hay que considerar la normativa estatal y autonómica en materia metrología legal, materia sobre la que el ayuntamiento carece de competencias.

**-Artículo 17.** *Propone que se añada al apartado 1.f) la posibilidad de introducir lunas tintadas para asegurar la intimidad de los usuarios y que en el apartado h) se añada "cilindrada", por entender que es distinto a la potencia.*



No se acepta la alegación referida a la letra f) en cuanto a la posibilidad de admitir lunas tintadas en los taxis dado que este apartado 1f) reitera literalmente lo dispuesto en el artículo 23.1 c) del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismos de la Comunidad de Madrid.

Se acepta la alegación referida al apartado 1h) añadiendo la expresión “cilindrada”.

**-Artículo 18.** *Propone que se remarque que el titular tiene libre elección del vehículo.*

No se acepta la alegación de remarcar la libre elección, puesto que la posibilidad de adscribir a la licencia un vehículo a libre elección está contemplada en el artículo 15, por lo que no es necesario una reiteración.

**-Artículo 20.** *Propone que, teniendo en cuenta la calidad del servicio prestada en vehículos nuevos, se añada un requisito adicional sobre la antigüedad de los vehículos que se sustituyan.*

No se acepta la alegación relativa al requisito adicional de antigüedad, puesto que a este respecto se debe estar a lo dispuesto en la normativa de la Comunidad de Madrid sobre sustitución de los vehículos, por lo que no es necesario una reiteración en la ordenanza.

**-Artículo 21.** *Propone que se añada que el ayuntamiento promoverá mediante subvenciones que se alcance el cupo de eurotaxis.*

No se acepta la alegación. La estrategia municipal de incentivo del eurotaxi ha pasado por diferentes etapas:

- En el período comprendido desde los años 2004 a 2013 con un gasto municipal de 1.596.890 euros correspondiente a las tres convocatorias de subvención de los años 2003, 2008 y 2010, iniciaron la prestación del servicio de eurotaxi alrededor de 100 eurotaxis.

La subvención de 2003 consigue aumentar la flota de Eurotaxi pero las de 2008 y 2009 no la incrementan, solo la mantienen.

En el año 2013 el número de eurotaxis se reduce en 11.

- Ante la tendencia decreciente, con ocasión de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi mediante Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014, el Ayuntamiento introduce los artículos 37 bis y ter e implanta el Régimen Especial de Eurotaxi, como un sistema de convocatoria pública de participación voluntaria para un cupo y período determinado, sin coste económico para los ciudadanos.

Ya se ha tramitado una I Convocatoria de Régimen Especial de Eurotaxi, que partiendo de una cifra inicial de 89 eurotaxis en tendencia decreciente permitió alcanzar la cifra de 256 a su terminación.

- Actualmente se está tramitando una II Convocatoria de Régimen Especial de Eurotaxi, que igualmente está permitiendo incrementar la flota de eurotaxis.



Además hay que considerar el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 2 de marzo de 2017 se aprueba el Plan Madrid Taxi Accesible, que recoge un conjunto de medidas orientadas a garantizar el acceso al transporte en taxi a las personas que se desplazan en silla de ruedas, permitir su autonomía personal, social y favorecer su participación; entre estas medidas no se contempla la subvención como pieza para impulsar y favorecer el eurotaxi.

**-Propone que se modifiquen los artículos 22, 24, 27, 29, 29 bis, 31, 34, 35, 36, 38 bis, 38 ter, 39, 40, 41, 42, 43 y 44.**

No ha lugar la valoración de estas alegaciones considerando que estos artículos no están incluidos en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Artículo 48.2.** *Propone se retire el imperativo “se establecerán” referido a la tarifa fija del aeropuerto.*

No ha lugar la valoración de esta alegación considerando que el apartado 2 del artículo 48 no está incluido en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

**-Propone que se modifiquen los artículos 49, 52, 53, 55 y 56 y disposición transitoria tercera (entendiendo que se refiere a la regulación horaria).**

No ha lugar la valoración de estas alegaciones considerando que estos artículos no están incluidos en el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de agosto de 2017.

#### **ALEGACIONES D.** [REDACTED]

**-Disposición transitoria segunda,** *propone que para que el régimen transitorio establecido no le cause perjuicios económicos se permita prestar servicio hasta el límite de diez años a los vehículos adquiridos después del 14 de diciembre de 2012 y con emisiones por debajo de 160g/km de CO2.*

No se acepta la alegación, puesto que esta disposición recoge lo que ya estaba previsto en los apartados 5 y 6 de la Disposición transitoria segunda de la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012. Este régimen transitorio está previsto para los vehículos en servicio, por lo que se mantiene para ofrecer seguridad jurídica a los que se encuentran en esta situación.

Por otro lado, debe darse por reproducido aquí el texto introductorio del proyecto inicial de modificación de la ordenanza, puesto que la exigencia de la clasificación ambiental está contemplada en el “Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A)”, aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM de 26 de septiembre), en el que se tiene en cuenta que el sector del taxi realiza desplazamientos de aproximadamente 200 km. por unidad y día, por lo que incidir en la reducción de las emisiones derivadas de la flota de autotaxi en Madrid beneficia la calidad del aire de la



ciudad. De hecho, como consecuencia de la gran cantidad de kilómetros recorridos por esta flota en la trama urbana, la incidencia del sector del taxi en el conjunto de las emisiones procedentes del tráfico rodado es relevante, estimándose a partir de los estudios del parque circulante realizados por el Ayuntamiento de Madrid que representa el 9,3 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 8,8 % de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del tráfico en el interior de la M-30. Por consiguiente, una de las medidas incluidas en el Plan A se dirige a la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO y consiste en la “Eliminación paulatina de vehículos diésel en el servicio de taxi de Madrid”, previendo que a partir del 1 de enero de 2018 sólo se autorizará la sustitución de vehículos autotaxi por vehículos CERO o ECO.

Con este plan se da cumplimiento a lo contemplado en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que tiene como uno de sus principios rectores el de cautela y acción preventiva, y que establece, en el ámbito de la Administración local, para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones, como la de elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire y la de integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

#### **DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS (COMUNIDAD DE MADRID).**

**-Artículo 18.2,** *alega que no puede emitir la conformidad en cumplimiento de la normativa autonómica y estatal, en concreto la Resolución de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueban las instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros. A este respecto propone una redacción que se ajusta al procedimiento descrito en dicha normativa.*

Se acepta la alegación suprimiendo la mención expresa al fabricante.

**-Artículo 20.2.a) 5º,** *propone una nueva redacción “«Haber superado la correspondiente verificación metrológica, tras la instalación del taxímetro en el vehículo».*

Se acepta parcialmente. Se considera adecuado la matización en cuanto a la referencia “metrológica” pero no así respecto a incluir solo al taxímetro dado que el concepto del proyecto, “sistema tarifario”, incorpora también a la capilla, siendo de obligado cumplimiento.

**-Artículo 20.2,** *alega que no puede emitir la conformidad en cumplimiento de la normativa autonómica y estatal, en concreto la Resolución de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueban las instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros. A este respecto propone una redacción que se ajusta al procedimiento descrito en dicha normativa.*

*«El órgano municipal competente consultará al órgano competente en metrología de la Comunidad de Madrid si le han sido comunicadas las instrucciones de montaje de*



*taxímetros en el modelo de vehículo solicitud correctamente elaboradas por el fabricante del vehículo o su representante legalmente establecido en España».*

No se acepta aunque se modifica la redacción para favorecer el cumplimiento de los requisitos técnicos y de procedimiento que marca la normativa legal de aplicación en esta materia.

Actualmente, cuando el titular de una licencia presenta la solicitud de sustitución de un vehículo taxi por otro, aporta el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica del nuevo vehículo. Comprobado en el acto la documentación, si está todo correcto se cita para pasar la revisión técnica presencial del vehículo. Por tanto, cuando se presenta una solicitud de sustitución de un vehículo, el titular de la licencia de taxi ha realizado previamente todas las gestiones necesarias para su adquisición, matriculación, rotulación y distintivos, e instalación del sistema tarifario, es decir, capilla y taxímetro.

Por este motivo y en la línea de "actuación previa" marcada por la AMT en sus alegaciones a este artículo, es preciso que el titular de la licencia que desee acogerse al sistema de libre elección efectúe las gestiones previas que estimen necesarias con el fin de asegurarse el cumplimiento de las características y requisitos exigidos, no solo las relacionadas con las dimensiones y emisiones, de competencia municipal su verificación, sino también los requisitos y normas de procedimiento de instalación del taxímetro de la competencia de la Comunidad de Madrid por delegación del Estado.

Con el fin de evitar que un titular de licencia presente la solicitud de sustitución con un vehículo ya comprado en la confianza que una consulta municipal pueda favorecer la instalación de un taxímetro en su vehículo, es de mejor derecho entender que el interesado pueda dirigirse específicamente a la autoridad metrológica o a otros sujetos implicados en el procedimiento de instalación, a efectos de verificar que se han elaborado y recibido las instrucciones con el fin de garantizar la adecuada instalación del taxímetro.

Con la nueva redacción aportamos seguridad jurídica y transparencia al sistema de libre elección, siendo que los interesados identifican claramente los requisitos a cumplir antes de comprarse un vehículo.

**-Otras consideraciones:** *Estima conveniente se especifique en los artículos 18 y 20 el plazo de resolución del procedimiento y el sentido del silencio administrativo.*

No se acepta la alegación, dado que no constan estas indicaciones en el resto de los procedimientos que se regulan en la ordenanza, por lo que se sigue la misma sistemática, siendo de aplicación las normas generales del procedimiento administrativo común.

*Propone que se corrijan las unidades de medida 160g/km y CO2.*

Se acepta la alegación y se corrigen las unidades de medida.

LOPEZ  
CARMONA  
FRANCISCO  
JOSE -

Firmado digitalmente por  
LOPEZ CARMONA FRANCISCO  
JOSE - [REDACTED]  
Nombre de reconocimiento  
(DN): c=ES,  
serialNumber=[REDACTED]  
[REDACTED] givenName=FRANCISCO  
JOSE, sn=LOPEZ CARMONA,  
cn=LOPEZ CARMONA  
FRANCISCO JOSE- [REDACTED]  
Fecha: 2017.10.10 12:36:46  
+02'00'