



## MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

### JUSTIFICACIÓN LEGAL

La presente propuesta de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada por Acuerdo del Pleno de 28 de noviembre de 2012 y publicada en el BOCM de 13 de diciembre, tiene una doble intención: por una parte, incorporar nuevos requisitos ambientales que deberán cumplir los vehículos taxi y, por otra parte, eliminar cualquier obstáculo por parte de la normativa municipal a la elección libre de vehículo por parte de las personas titulares de licencia de autotaxi, permitiendo así un sistema mixto de acceso a vehículos a elección de la persona titular de licencia: seleccionar un modelo autorizado por el Ayuntamiento conforme el sistema actual, o bien seleccionar con toda libertad cualquier modelo, sometido en todo caso al cumplimiento de los requisitos exigibles.

Al mismo tiempo se regula de una manera clara y transparente y se simplifica el procedimiento dirigido a autorizar los modelos de vehículos que cumplan los requisitos que se establezcan y el procedimiento dirigido a autorizar las sustituciones de los vehículos adscritos a las licencias de taxi.

I

La Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid establece en su artículo 15 que *“(...) en la fijación de las condiciones técnicas de los auto-taxis se propiciará la introducción de las tecnologías (motorización, diseño, materiales, peso y similares) que permitan la máxima eficiencia energética; la utilización de combustibles renovables; la minimización del ruido y de las emisiones de CO2 y otros gases y partículas contaminantes, y la optimización de reciclado posible de los materiales empleados, así como la evitación de compuestos organoclorados.”*

Esta Ley fue desarrollada reglamentariamente por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, que aprobó el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, que en su artículo 23.2 establece: *“Dentro del conjunto de marcas y modelos de vehículos homologados por el órgano competente en materia de industria, los municipios, previa consulta preceptiva a las organizaciones representativas del sector y centrales sindicales, podrán determinar aquel o aquellos que estimen más idóneos en función de las necesidades de la población usuaria y de las condiciones económicas de los titulares de las licencias.”*

Por su parte, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, destaca entre sus principios rectores señalados en su artículo 4 que *“La aplicación de esta ley se basará en los principios de cautela y acción preventiva”* y de *“corrección de la contaminación en la fuente misma”*, añadiendo que *“Dentro de sus respectivas competencias, los poderes públicos adoptarán cuantas medidas sean necesarias para alcanzar y mantener un nivel de protección elevado de las personas y del medio ambiente”* y que *“En la aplicación y desarrollo de esta ley se promoverá la integración de las consideraciones relativas a la protección de la atmósfera en las distintas políticas sectoriales como una variable clave para conseguir un desarrollo sostenible.”*



Según su artículo 5: *“Corresponde a las entidades locales ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, así como aquellas otras que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las comunidades autónomas en esta materia”*, debiendo las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, adaptar las ordenanzas existentes a las previsiones de esta ley y de sus normas de desarrollo.

En cuanto al control de las emisiones, en virtud del artículo 12, *“Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, velarán para que se adopten las medidas necesarias y las prácticas adecuadas en las actividades e instalaciones, que permitan evitar o reducir la contaminación atmosférica aplicando, en la medida de lo posible, las mejores técnicas disponibles y empleando los combustibles menos contaminantes.”*

Por último, según el artículo 18: *“Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deberán integrar las consideraciones relativas a la protección de la atmósfera en la planificación, desarrollo y ejecución de las distintas políticas sectoriales.”*

Dentro de este marco normativo, en el ámbito de sus competencias, el Ayuntamiento de Madrid pretende adoptar las medidas oportunas con el fin de establecer unos requisitos ambientales más exigentes para los vehículos taxi, en línea con los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático que se encuentra actualmente en fase de tramitación.

## II

Por otro lado, se pretende 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 pretende regular un procedimiento claro y transparente 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.

El instrumento normativo a través del cual el Ayuntamiento de Madrid debe adoptar la medida que se pretende implantar es la modificación de los artículos de la actual Ordenanza que están dedicados a la regulación de los vehículos con los que se presta el servicio de taxi.

A tal efecto, se van a realizar los trámites necesarios para llevar a cabo tal modificación, siendo el órgano competente para su aprobación el Pleno del Ayuntamiento de Madrid según lo dispuesto en el artículo 11.1 d) de la ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.



## **PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA**

### **Tramitación**

La tramitación del procedimiento de modificación de la Ordenanza se llevará a cabo de conformidad con el artículo 48.3 a) de la ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

La competencia para la aprobación del proyecto inicial de la modificación de la ordenanza Reguladora del taxi la ostenta la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en virtud de lo establecido en el artículo 17.1 a), quien lo someterá al trámite de alegaciones durante un plazo no inferior a 30 días naturales.

Se considera que esta modificación se encuentra entre los supuestos excluidos de la obligación de sometimiento a consulta previa.

Las “Directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales”, establecen en el apartado 2.3 b) que podrá prescindirse del trámite de consulta pública “Cuando la iniciativa normativa no tenga un impacto significativo en la actividad económica, no imponga obligaciones relevantes a los destinatarios o regule aspectos parciales de una materia”. En este caso se reforma únicamente un aspecto parcial de la Ordenanza, en concreto el que se refiere a los vehículos con los que se presta el servicio de taxi.

### **Aprobación de la modificación de la Ordenanza**

El órgano competente para su aprobación es el Pleno del Ayuntamiento de Madrid según lo dispuesto en el artículo 11.1 d) de la ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

## **NECESIDAD, OPORTUNIDAD Y OBJETIVOS DE LA MEDIDA**

### I

En primer lugar debe destacarse como punto de partida, por un lado, que el sector del taxi en Madrid cuenta con 15.723 licencias, lo que supone la posibilidad de circulación de otros tantos vehículos por la ciudad, y, por otro lado, que cada uno de ellos realiza desplazamientos de aproximadamente 200 km. al día. Los últimos estudios arrojaron como resultado que este parque representa el 10,9 % de los recorridos realizados en el interior de la M-30, estimándose que supone 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 acción esencial que debe llevarse a cabo es la de dirigir la renovación de la flota de taxis hacia tecnologías y combustibles menos contaminantes, puesto que actuar sobre este específico parque tendrá efectos muy positivos para la mejora de la calidad del aire precisamente por el volumen significativo de emisiones que representa.

El artículo 16.2 de la vigente Ordenanza Reguladora del Taxi, en su redacción aprobada por Acuerdo del Pleno de 28 de noviembre de 2012 (BOCM nº 297 de 13 de



diciembre de 2012), introdujo por primera vez requisitos relativos a las emisiones: *“Las emisiones del vehículo no podrán superar los 160g/km. de CO<sub>2</sub> ni los límites de la Norma Euro 6, en lo que respecta a emisiones de contaminantes locales.”*

En aquel momento no se había perfeccionado, a través del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, la clasificación e identificación de los vehículos matriculados en función de las emisiones, permitiendo la incorporación de criterios medioambientales en la gestión del tráfico, así como su identificación mediante el distintivo identificador correspondiente.

Esta clasificación común, contenida en la Resolución de 13 de abril de 2016 de la Dirección General de Tráfico por la que se modifica el apartado C.1 del punto primero y los anexos I, II y VIII de la de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2016 (BOE de 21 de abril), consignada en el registro nacional de vehículos de la Dirección General de Tráfico, tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales relativas a la movilidad y el medio ambiente y es la que se quiere recoger en la presente modificación de la Ordenanza.

En este sentido lo que se pretende es establecer que, con la posible excepción de los taxis adaptados o “Eurotaxi”, los vehículos aptos para la prestación del servicio de taxi serán los que cuenten con el distintivo ambiental cero emisiones o Eco, según la citada clasificación, disponiendo además un periodo transitorio para llegar escalonadamente hacia este escenario.

## II

Sentada esta primera medida, la segunda medida consiste precisamente en diseñar un procedimiento simple, claro y transparente para determinar los vehículos que se estimen más idóneos, especialmente desde la perspectiva medioambiental. Se pretende a la vez permitir, al margen de este procedimiento de determinación previa de modelos, una libertad de elección del vehículo por parte de los titulares de las licencias asegurando el cumplimiento de los requisitos que se establezcan.

Esta segunda medida se señaló en la proposición nº 2016/8000786, aprobada en sesión del Pleno del 29 de junio de 2016 y consistente en *“Simplificar el trámite actual de autorización de nuevos modelos de autotaxi, asegurando el cumplimiento de las características de los vehículos establecidas por la Ordenanza del Taxi”*. Por tanto, se debe llevar a cabo la simplificación garantizando a su vez la adecuada prestación del servicio de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza Municipal Reguladora del Taxi, todo ello dentro del marco del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado mediante Decreto 74/2005, de 28 de julio, de la Comunidad de Madrid, BOCM de 4 de agosto de 2005.

Se plantea como objetivo de la simplificación del procedimiento el *“permitir a los taxistas disponer de una mayor libertad de elección a la hora de renovar su flota, permitiéndoles optar por vehículos menos contaminantes”*, en línea con los objetivos medioambientales y de protección de la atmósfera del Ayuntamiento de Madrid.



Abundando en lo anterior, el 2 de marzo del año en curso los Delegados de las Áreas de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Salud, Seguridad y Emergencias, mantuvieron una reunión con las asociaciones del sector que habían elevado escrito al Ayuntamiento de Madrid en el que planteaban cinco puntos relacionados con el sector del taxi a solucionar con urgencia por este Consistorio, adquiriéndose, entre otros compromisos, la *“Libre autorización de marcas y modelos de automóviles aptos para el servicio del taxi, posibilitando la elección por los taxistas a fin de mejorar la calidad a nuestros usuarios”*.

Para ello se planteó la modificación parcial de la Ordenanza reguladora del Taxi con vistas a eliminar cualquier obstáculo por parte de la normativa municipal a la elección libre de vehículo por parte de las personas titulares de licencia de autotaxi, permitiendo así un sistema mixto de acceso a vehículos, a elección de la persona titular de licencia: seleccionar un modelo autorizado por el Ayuntamiento conforme el sistema actual (con lo que la responsabilidad del titular de licencia queda cubierta por el mero hecho de seleccionar un modelo autorizado), o bien seleccionar con toda libertad cualquier modelo sometido en todo caso al cumplimiento de dimensiones mínimas y de los niveles de emisiones contaminantes exigibles.

El sector formularía también una propuesta de modificación de las dimensiones mínimas actualmente fijadas que igualmente sería objeto de estudio, en su caso, en el marco de la modificación de la Ordenanza.

Finalmente se añaden con la reforma modificaciones puntuales derivadas de las anteriores o que mejoran o aclaran la sistemática o la redacción de determinados artículos.

La modificación propuesta no afecta a las aplicaciones presupuestarias de gasto o a las previsiones de ingresos del presupuesto municipal, sin perjuicio de que con posterioridad se puedan proponer modificaciones en la ordenanza fiscal correspondiente, en cuyo caso se realizarían los trámites formales que fueran pertinentes, por lo tanto, no se acompaña memoria económica a este expediente.

LOPEZ  
CARMONA  
FRANCISCO  
JOSE - 

