



## MEMORIA SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA MODIFICACIÓN ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI-2017

Los vehículos afectos a una licencia de taxi deben cumplir las condiciones y especificaciones técnicas que determina el **Decreto 74/2005, de 28 de julio**, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Urbano de Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid, en relación con la **Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de diciembre de 2012**.

En la actualidad, cuando un vehículo taxi se sustituye por otro, el titular de la licencia ha de seleccionar uno de los modelos autorizados por el Ayuntamiento de Madrid para la prestación del servicio de taxi, cuya relación actualizada se publica en el portal web municipal, e iniciar el procedimiento de sustitución de vehículo, en el que ha de acreditarse el cumplimiento de los requisitos que marca la normativa autonómica y municipal indicada, incluyendo una revisión presencial del vehículo. Intervienen en este proceso dos procedimientos administrativos: el de autorización de modelo de vehículo tramitado a instancia de fabricantes de vehículos, y, la autorización de sustitución de vehículos a instancia de los titulares de licencia de taxi.

La necesidad de eliminar barreras y permitir que los titulares de licencia de taxi puedan escoger el modelo que consideren más adecuado para la prestación del servicio de taxi justifica esta reforma de la Ordenanza que por primera vez en la historia de su regulación ofrece a los titulares de licencia un sistema voluntario de afección del vehículo que se traduce en una doble alternativa a la hora de sustituir el vehículo taxi: bien seleccionando uno de los modelos autorizados por el Ayuntamiento de Madrid siguiendo el sistema actual, o bien, eligiendo libremente cualquier modelo, pero cumpliendo en ambos casos las condiciones y especificaciones técnicas necesarias para la prestación del servicio de taxi.

Por ello, esta modificación de la Ordenanza contempla:

1.-Procedimiento de sustitución cuyos requisitos de acreditación varían según que el vehículo elegido por el taxista para afectarlo a la licencia de taxi se corresponda con uno de los modelos previamente autorizados por el Ayuntamiento de Madrid o sea de libre elección:

- Procedimiento de sustitución de vehículo que se corresponde con uno de los modelos autorizados (artículo 18.2).
- Procedimiento de sustitución de vehículo que no se corresponde con uno de los modelos autorizados, es decir, de libre elección por el titular de la licencia (artículo 18.3).

2.-Procedimiento de autorización de modelo de vehículo apto para la prestación del servicio de taxi (artículo 20).



## 1.-PROCEDIMIENTO DE SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS AFECTOS A UNA LICENCIA DE TAXI (artículo 18).

### 1.1.-REGULACIÓN ACTUAL.

La regulación de partida se contempla en el artículo 29 del **Decreto 74/2005, de 28 de julio**, relacionado con la Sustitución de los vehículos afectos a las licencias de autotaxi

*1. El vehículo afecto a una licencia podrá sustituirse por otro, cuando así lo autorice el órgano municipal competente, mediante la referencia de la licencia al nuevo vehículo. Sólo se autorizará la sustitución cuando el vehículo sustituto cumpla los requisitos previstos en este capítulo y no rebase la antigüedad de dos años, contados desde su primera matriculación o, en otro caso, no supere la antigüedad del vehículo sustituido. Dichos extremos se justificarán mediante la presentación de los documentos previstos en los apartados d), e) y f) del artículo 13.4.*

*2. La desvinculación del vehículo sustituido respecto de la licencia, y la referencia de ésta al sustituto, deberán ser simultáneas. (...)*

Por su parte la **Ordenanza Reguladora del Taxi**, de 28 de diciembre de 2012, indica en su art. 20, en relación con la sustitución,

*1. Se requiere la autorización del Ayuntamiento de Madrid para sustituir el vehículo afecto a la licencia por otro, el cual deberá cumplir los requisitos previstos en esta Ordenanza.*

Además, al regular los tipos de revisiones, el artículo 57.1 a) de la Ordenanza Reguladora del Taxi, determina.

*1. Además de la revisión administrativa, el Ayuntamiento de Madrid realizará las siguientes revisiones:*

*a) Revisión de sustitución: cuando se solicite autorización para la sustitución del vehículo afecto a la licencia por otro, para verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el Título II.*

### 1.2.-REFORMA SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS TAXI.

La idoneidad de incorporar el sistema de libre elección de vehículo taxi requiere la adaptación de la regulación existente en el artículo 20 de la Ordenanza Reguladora del Taxi, que pasa al artículo 18, en el que se contemplan requisitos de acreditación según que el vehículo se corresponda con uno de los modelos autorizados o sea de libre elección.

No se crea un nuevo procedimiento administrativo de sustitución de vehículos taxi, que ya existe cuando el modelo elegido es uno de los autorizados por el Ayuntamiento para la prestación del servicio de taxi, sino que lo amplía a un nuevo supuesto de libre elección de vehículo. Al propio tiempo que trata de especificar y

definir los requisitos específicos de acreditación por transparencia y seguridad jurídica dotando al procedimiento de singularidad.

Al amparo de lo prevenido en la Ordenanza de 30 de marzo de 2011 por la que se adaptan al ámbito de la ciudad de Madrid las previsiones contenidas en la normativa estatal y autonómica de transposición de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, en la regulación de este procedimiento se ha considerado los criterios de simplificación administrativa y documental y se ha modulado el grado de intervención administrativa: los requisitos que han de acreditar los interesados como garantía de calidad del servicio de taxi.

#### *1) Simplificación procedimental.*

El procedimiento de sustitución de vehículos taxi ya se contempla en la normativa autonómica y municipal, incorporando con la reforma el supuesto de libre elección de vehículo. Se trata de un procedimiento que se inicia a instancia de parte en el que rige el principio de autorización administrativa previa en los términos descritos por el Decreto 74/2005, de 28 de noviembre.

Sigue las normas generales de los procedimientos iniciados a instancia de persona interesada previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: solicitud normalizada, acreditación de requisitos, subsanación de defectos y autorización o denegación de la sustitución, con opción de recurso en vía administrativa y contenciosa.

#### *2) Simplificación documental.*

Con el procedimiento del artículo 18 se exige la acreditación de aquellos requisitos que resultan imprescindibles para garantizar el cumplimiento de las condiciones y especificaciones técnicas de los vehículos que contempla el Título II de la Ordenanza Reguladora del Taxi: vehículo tipo turismo matriculado y habilitado para circular, con la ITV en vigor, destinado al servicio público de taxi, dotado de sistema tarifarios integrado por el aparato taxímetro y el módulo luminoso, y que cumple los requisitos de dimensiones, emisiones, pinturas y distintivos, y de accesibilidad, en el caso de los eurotaxis.

De requisitos exigidos se ha considerado especialmente la necesidad de que el cambio de un vehículo por otro se realice de forma simultánea, como exige la normativa autonómica, de manera que una licencia de taxi siempre tenga un vehículo afecto y sólo haya uno solo, evitando la existencia de más de un taxi por licencia de taxi.

Se simplifica el procedimiento al no exigir aquellos requisitos que resulten improcedentes o innecesarios como el relativo a *“Tener cubierta en cuantía no inferior a 50.000.000 de euros su responsabilidad civil por los daños que causen con ocasión del transporte”*

que contempla la normativa autonómica. A este respecto la Comunidad de Madrid ha informado:

*“Tener cubierta en cuantía no inferior a 50.000.000 de euros su responsabilidad civil por los daños que causen con ocasión del transporte”. Se entiende que dicho requisito no procede exigirlo ya que, desde el día 1 de enero de 2008, el seguro obligatorio responde por una cantidad de hasta 70 millones de euros para atender los daños personales que se causen por accidente y hasta 15 millones en relación a los bienes. Este seguro atiende los daños a terceros perjudicados entre los que se encuentran los propios ocupantes que tengan la consideración de “terceros” a efectos del seguro, como es el caso que nos ocupa, por lo que estarán plenamente protegidos por una cantidad superior a los 50 millones de euros.*

*A modo de ejemplo, la Administración del Estado ha eliminado dicho requisito, antes también exigido, en la normativa reguladora de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor recogida en el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento con conductor y en la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre.”*

### 3) Tramitación electrónica.

El procedimiento de sustitución está actualmente incluido en registro electrónico, del que será necesario una actualización de formulario que contemple el supuesto de libre elección y de las instrucciones que lo acompaña para informar a los interesados de los requisitos de acreditación necesarios.

En consecuencia, en la arquitectura procedimental se han seguido los principios de simplificación que contempla la Ordenanza de 30 de marzo de 2011 por la que se adaptan al ámbito de la ciudad de Madrid las previsiones contenidas en la normativa estatal y autonómica de transposición de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006.

## **2.-AUTORIZACIÓN DE MODELO DE VEHÍCULO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI (artículo 20).**

### **2.1.-REGULACIÓN ACTUAL Y NECESIDAD DE LA REFORMA.**

El vigente artículo 17 establece que *“Corresponde al Ayuntamiento de Madrid autorizar las marcas y modelos de vehículos para el servicio de taxi, de entre los homologados por el órgano competente en materia de Industria”*. En el mismo artículo se indican las características que deben reunir.

A su vez, el apartado 2 del artículo 16 establece los requisitos en relación con las emisiones que deben cumplir los vehículos y el apartado 1 del artículo 15 dispone que *“Cada licencia de autotaxi tendrá afecto un concreto vehículo matriculado y habilitado para circular que corresponda a uno de los modelos autorizados.”*

Es decir, los requisitos y características de los vehículos están plasmados en la ordenanza, sin embargo, el procedimiento de autorización no está expresamente desarrollado y esta carencia es la que se viene a subsanar con esta modificación.

Además, 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 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. Con ello se persigue 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.

## **2.2.-JUSTIFICACIÓN DEL SISTEMA MIXTO Y DEL MANTENIMIENTO DE LA AUTORIZACIÓN DE MODELO DE VEHÍCULO.**

Lo que justifica el sistema mixto y el mantenimiento del procedimiento de autorización previa del modelo genérico, que supone la adscripción del vehículo a la licencia en dos fases, es que con ello se ofrece seguridad a los profesionales y se simplifica el procedimiento posterior de sustitución.

El diseño de este procedimiento se explica para el Área de Prestación Conjunta de Madrid atendiendo a la importancia de su flota y a su tasa de renovación media, que supera los 2.000 vehículos anuales. Por tanto, empieza a ser interesante para ciudades con una flota considerable de taxis, en nuestro caso 15.723 vehículos, y, por tanto, con una tasa de renovación importante, poner el foco en la revisión previa de los modelos para simplificar el trámite posterior de las sustituciones a los titulares de las licencias, mucho más numeroso.

El procedimiento de autorización del modelo, variante y versión (1ª fase) es más complejo y menos numeroso que el de sustitución (2ª fase), que afecta a cada uno de los titulares que solicita la sustitución.

En consecuencia, a través de la primera fase, que es la más compleja:

- El Ayuntamiento somete a procedimiento de autorización previa las marcas y modelos de vehículos con los que se puede prestar el servicio de taxi, comprobando el cumplimiento de las características técnicas de los vehículos establecidas por la Ordenanza del Taxi, fundamentalmente emisiones, dimensiones, pintura y calidad de habitáculo y asientos en términos de comodidad y accesibilidad para los usuarios.
- Se trata de un procedimiento reglado en el que tiene que quedar acreditado que el vehículo (identificando cada modelo, variante y versión) cumple los requisitos y características previstos en la Ordenanza, incluyendo la viabilidad técnica de instalar el sistema tarifario (taxímetro y módulo), viabilidad técnica que no se da en todos los casos.
- La autorización se acompaña de unas disposiciones técnicas y de una ficha técnica que constituyen su marco y condiciones, en las que quedan indicados extremos tales como el número de asientos autorizados y las características de habitáculo y asientos en términos de comodidad y accesibilidad para los usuarios.
- Durante el proceso se realiza un estudio pormenorizado de cada modelo de vehículo presencialmente, momento en el que se pueden observar algunos problemas, sobre todo de accesibilidad o de comodidad adecuada para los pasajeros (por ejemplo, es relativamente frecuente en los vehículos con más de cinco plazas el difícil acceso a las plazas de la tercera fila de asientos, sobre todo para las personas mayores o con problemas de movilidad, o las bancadas removibles que no presentan las mejores condiciones para el servicio público, por pequeñas o incómodas). En estos casos se especifica en las disposiciones técnicas de la autorización, la configuración y ayudas técnicas que, en su caso, se consideren necesarias.

Realizar una descripción que cubra perfectamente el concepto de “*comodidad y seguridad*” no es fácil a priori, dado que se trata de un concepto jurídico indeterminado que se concreta en cada caso a través del procedimiento de autorización. (Art. 17 b): “(...) *las características del habitáculo interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario y al conductor la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio.*”)

También se exige a los eurotaxis, por ejemplo, que cuenten con respaldo y reposacabezas unidos permanentemente a la estructura del vehículo, aportando la acreditación correspondiente, para asegurar el cumplimiento de la normativa técnica vigente contemplada en Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

El resultado final es que en la práctica los taxistas tienen a su disposición un listado de marcas, modelos, versiones y variantes de vehículos habilitados para ser adscritos inmediatamente a las licencias por cumplir todos los requisitos y condiciones, incluido el procedimiento de instalación del sistema tarifario (taxímetro y módulo tarifario), sistema tarifario que es obligatorio y que está previsto no solo en la Ordenanza sino también en la normativa de la Comunidad de Madrid.

El procedimiento de sustitución de cada vehículo concreto, ya matriculado y a nombre del titular de la licencia, se simplifica porque:

- El cumplimiento de los requisitos técnicos del vehículo quedó asegurado con la autorización previa del modelo.
- El procedimiento de instalación del sistema tarifario existe y se puede hacer inmediatamente efectivo sin que requiera ningún tipo de actuación adicional por parte del titular de la licencia.

Esta 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 Decreto 74/2005, de 28 de julio, 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.”*

Se articula así un procedimiento simple, claro y transparente para determinar los vehículos que se estimen más idóneos, especialmente desde la perspectiva medioambiental, sin olvidar que la simplificación se debe hacer *“asegurando el cumplimiento de las características de los vehículos establecidas por la Ordenanza del Taxi”*, tal y como se hace ahora y como exige la Proposición aprobada.

Por otro lado, la peculiaridad de los vehículos autotaxi, clave en este caso, consiste en que para prestar servicio deben estar provistos de un taxímetro, aparato sometido a control metrológico y a la normativa de aplicación en esta materia.

La normativa en materia de metrología establece una serie de requisitos que se refieren a la instalación de los taxímetros y que van dirigidos a los fabricantes de los vehículos autotaxi.

#### **1. Normativa estatal:** Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, Anexo IV:

- 1) *Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legales establecidos, son las únicas entidades que pueden determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos y deberán certificar el punto correcto de toma de señal taquimétrica y que ésta sea la adecuada para los taxímetros, manteniendo las máximas garantías metrológicas, y debiendo garantizar que la señal taquimétrica corresponda con el eje motriz del vehículo o, de no ser esto posible, justificando la imposibilidad y la solución alternativa.*
- 2) *La instalación del taxímetro, desde la toma de señal hasta el módulo repetidor de tarifas múltiples, no contendrá ningún elemento ajeno al taxímetro, y será en todo momento continua e indismontable, disponiendo de los precintos que garanticen el control metrológico del instrumento. A estos efectos se considerará que forman parte del taxímetro las conexiones asociadas a su funcionamiento.*
- 3) *Una vez instalado el taxímetro en un vehículo de servicio de taxi de acuerdo con las especificaciones facilitadas por los fabricantes del vehículo y del taxímetro o, en su defecto, sus representantes legales, deberá de ser programado con las tarifas vigentes.*

## **2. Normativa de la Comunidad de Madrid:** Resolución de 25 de febrero de 2010 por la que se aprueban instrucciones para la aplicación de la Orden ITC/3709/2006

### *3. Instrucciones de montaje e instalación de aparatos taxímetros*

*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 y deberán certificar el punto correcto de toma de señal taquimétrica y que ésta sea la adecuada para los taxímetros, manteniendo las máximas garantías metrológicas, y debiendo garantizar que la señal taquimétrica corresponda con el eje motriz del vehículo o, de no ser esto posible, justificando la imposibilidad y la solución alternativa. 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.*

*Las autoridades locales son las responsables de la autorización de los vehículos autotaxi que pueden ser utilizados en cada municipio.*

En consecuencia, como primer requisito para autorizar vehículos que puedan prestar servicio de taxi debe asegurarse la viabilidad técnica de instalar el sistema tarifario, viabilidad técnica que no se puede presumir para todos los vehículos en el mercado: son los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi los únicos que pueden determinar el sistema de conexión para cada modelo de vehículo en el que estimen que se puede instalar un aparato de este tipo, y, en consecuencia, sin su colaboración necesaria en la práctica no se pueden adscribir vehículos al servicio de taxi. Para terminar, es la Dirección General de Industria, Energía y Minas la que facilita las “*instrucciones de montaje o instalación a los reparadores autorizados y a los organismos autorizados de verificación metrológica de taxímetros*”.





En conclusión, y al amparo de lo prevenido en la Ordenanza de 30 de marzo de 2011 por la que se adaptan al ámbito de la ciudad de Madrid las previsiones contenidas en la normativa estatal y autonómica de transposición de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, en la regulación de este procedimiento se han considerado los criterios de simplificación administrativa y documental y se ha modulado el grado de intervención administrativa, aunque para ofrecer seguridad a los profesionales que opten por adscribir vehículos previamente autorizados, no rige la preferencia del régimen de comunicación previa o de declaración responsable, sino la comprobación del cumplimiento de requisitos por parte de la Administración, dado que este tipo de autorización de modelo genérico de vehículo va a afectar a terceros interesados en adquirir estos vehículos, terceros que quieren contar con la seguridad de que los vehículos que adquieran cumplen todos los requisitos de la ordenanza para no verse perjudicados una vez hayan realizado la compra.

Por otro lado, según el apartado 7 del artículo 96 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, no cabría la tramitación simplificada de este procedimiento, puesto que no es un procedimiento exento de complejidad y, además, contiene más trámites de los contemplados en su apartado 6 (por ejemplo la “previa consulta a las asociaciones representativas de los titulares de licencias y centrales sindicales”).

No existe duplicidad de procedimientos, dado que se trata de una autorización municipal para que determinados modelos de vehículos, de entre los homologados, puedan prestar servicio de taxi, ni exceso de los trámites previstos en el procedimiento, produciéndose la celeridad adecuada en la instrucción.

El procedimiento está actualmente en tramitación para ser incluido en registro electrónico, siguiéndose los principios de simplificación que contempla la Ordenanza de 30 de marzo de 2011, aunque no es posible la tramitación electrónica en su totalidad dada la necesidad de realizar una inspección visual del vehículo, como se ha indicado más arriba.

DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE CIRCULACIÓN

LOPEZ  
CARMONA  
FRANCISCO  
JOSE

