

MEMORIA DE LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

1.- Antecedentes.

La Constitución Española recoge en su artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida pública.

Por su parte el artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), en aplicación del principio de transparencia, establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas. Asimismo el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge como principio legal la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.

A tal efecto el artículo 133 de la LPAC establece que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente se puedan ver afectadas por la futura norma.

En el ejercicio de la potestad reglamentaria reconocida por el artículo 128.1 de la LPAC, el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRRL), y el artículo 55 de Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de Disposiciones Legales Vigentes en materia de régimen local, los municipios en su calidad de Administración Pública de carácter territorial pueden aprobar reglamentos y ordenanzas dentro de la esfera de sus competencias, en cuya elaboración participa activamente la ciudadanía.

Concretamente el Ayuntamiento de Madrid, en los términos que establece la legislación estatal y autonómica sectorial en materia de transporte terrestre, posee competencia en materia de transporte urbano en virtud del artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de diciembre, de Ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid¹ (en adelante LOTTM), al disponer que *“los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales”*. Igualmente el artículo 9.1 de la citada Ley determina que *“para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el Ayuntamiento del municipio en que esté residenciado el vehículo. Las licencias municipales para la*

¹ <https://www.boe.es/eli/es-md/l/1998/11/27/20/con/20151231>

prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo corresponderán a una categoría única, denominándose licencia de autotaxis”.

El Ayuntamiento de Madrid posee igualmente, en virtud del artículo 25.2.b) de la citada LRRL, competencia en materia de protección del medio ambiente urbano, incluyendo en particular la protección contra la contaminación atmosférica. Además, según establece el apartado 1 del artículo 39 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y de régimen especial de Madrid:

“El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

En este sentido, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera señala entre sus principios rectores, recogidos en el artículo 4, los principios de cautela, acción preventiva, y de corrección de la contaminación en la fuente misma. A tenor de lo expuesto la propia norma especifica las medidas a adoptar por los poderes públicos, en ejercicio de sus respectivas competencias, para alcanzar y mantener un nivel de protección elevado de las personas y del medio ambiente.

En ejercicio de las referidas potestades se aprobó, mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012, la Ordenanza Reguladora del Taxi² que, tras las modificaciones realizadas en 2014 y 2017, permanece vigente en la actualidad. Resulta necesario y oportuno acometer ahora su reforma por los motivos que se exponen a continuación.

2.- Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa:

1. Adaptación normativa:

La modificación sustantiva del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio,³ operada por el reciente

²<https://sede.madrid.es/sites/v/index.jsp?vnextoid=49778f9c578ab310VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vnextchannel=6b3d814231ede410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2012_74.pdf?idNormativa=49778f9c578ab310VgnVCM1000000b205a0aRCRD&nombreFichero=ANM2012_74&cacheKey=28

³ Cuyo texto consolidado puede consultarse en el portal web autonómico a través del siguiente link: http://www.madrid.org/wleg_pub/secure/normativas/contenidoNormativa.jsf?opcion=VerHtml&nmnorma=3086&cdestado=P#no-back-button

Decreto 35/2019 de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid (BOCM nº 86 de 11/04/2019),⁴ obliga a los municipios a adaptar en el plazo de seis meses sus Ordenanzas a lo previsto en el citado Reglamento, quedando sin efecto las vigentes a la entrada en vigor de este Decreto en todo aquello en lo que se opongan a lo previsto en el mismo.

Como precisa la Exposición de Motivos del Decreto 35/2019, de 9 de abril, desde *“la publicación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, además de haberse producido cambios de importancia en la realidad del mercado de transportes de este tipo de servicios, han tenido lugar varias modificaciones normativas sustantivas que afectan a su contenido, lo que hace preciso llevar a cabo su revisión para ajustarlo a estas modificaciones legales”*.

El citado Decreto 35/2019 recoge dos grandes tipos de modificaciones:

1º De un lado, la adaptación de Reglamento autonómico a las reformas sustantivas operadas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de publicidad y régimen sancionador, por las Leyes 6/2013, de 23 de diciembre, y 9/2015, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.

2º De otro, las modificaciones autonómicas introducidas para lograr una cierta modernización en el sector del taxi, actualizando los requisitos para la obtención de las licencias municipales de taxi tanto en relación con los solicitantes como con los vehículos y conductores, así como una racionalización y flexibilización de los servicios que prestan. Entre estas modificaciones destacan las siguientes:

a) El Decreto autonómico 35/2019 lleva a cabo una actualización de los requisitos exigidos para la obtención de las licencias de taxi, eliminando las exigencias para el ejercicio de la profesión relativas a estar domiciliado en la Comunidad de Madrid y al requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso exigido para la conducción de taxi, anuladas por la Sentencia número 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Igualmente se contempla la posibilidad de que las personas jurídicas puedan ser titulares de las licencias de taxi, en aplicación de la Sentencia número 1018/2018 del Tribunal Supremo, y que un mismo titular pueda tener más de tres licencias salvo en los casos en los que se traten de herederos forzosos de su titular y las adquieran en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de aquel.

b) En lo relativo a la adaptación a la normativa en materia de transparencia se establece la posibilidad de consulta pública al registro municipal de licencias sin necesidad de acreditar un interés legítimo.

⁴ Decreto que puede consultarse en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid a través del siguiente link: http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOBCM/2019/04/11/BOBCM-20190411-2.PDF

c) Se permite que los servicios de taxi puedan ser prestados con vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, frente a la actual limitación general de vehículos de 5 plazas.

d) Se introduce una cierta flexibilización en el régimen de prestación del servicio, al establecer la posibilidad de que los servicios previamente contratados puedan ser realizados con contratación por plaza y pago individual de acuerdo con lo que disponga la normativa municipal, debiendo emplearse medios tecnológicos que garanticen en todo caso los derechos de las personas usuarias del servicio.

e) Las tarifas de los servicios precontratados tendrán el carácter de máximas de forma que el usuario pueda conocer con antelación a su realización el precio del servicio, definido como precio cerrado, siendo preciso determinar las normas que permitan velar por su adecuada aplicación.

f) Para combatir el intrusismo y la competencia desleal entre las empresas, se introducen nuevas causas de extinción de las licencias de taxi y se regula la posibilidad de articular un plan de amortización de licencias.

2. Nuevas realidades.

Desde su aprobación, adoptada mediante Acuerdo Plenario de 2012, la Ordenanza Reguladora del Taxi ha sido sometida a dos modificaciones para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos: la primera se realizó mediante por Acuerdo Plenario de 30 de julio de 2014, mientras que la segunda se llevó a cabo mediante Acuerdo del Pleno de fecha 31 de octubre de 2017.

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente flexibilidad en sus opciones de movilidad. Estos cambios ponen el acento en la movilidad como servicio.

La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea justifican, asimismo, la conveniencia de consultar públicamente a la ciudadanía para que analice, debata y valore la modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales de la ciudadanía y de la ciudad de Madrid en cuestiones tan relevantes como las que, a mero título de ejemplo, se citan a continuación:

- a) revisar el régimen de Eurotaxi, asegurando su continuidad y refuerzo para facilitar y favorecer la movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas con el fin de garantizar su autonomía personal y el ejercicio de los derechos de las personas con movilidad reducida;
- b) garantizar los derechos de las personas usuarias con diversidad funcional y la accesibilidad universal del servicio de taxi mediante la regulación de comprobantes y facturas de servicios adaptados;



- c) la actualización de los requisitos de obtención y de revisión del permiso municipal para conducir taxis, al objeto de introducir elementos y criterios de calidad del servicio a prestar;
- d) establecer mecanismos que garanticen la formación continua y la actualización de los conocimientos de quienes hayan obtenido o vayan a obtener el permiso municipal exigido para la conducción de taxis, entre los que se encontrarían la obligación de sometimiento a pruebas de contraste adicionales y la mejora del procedimiento de retirada y en su caso de extinción del citado permiso;
- e) la uniformidad de las personas que conducen los taxis como instrumento para potenciar la calidad del servicio y ofrecer una imagen corporativa específica;
- f) y, en general aquellas que modificaciones que posibiliten avances de innovación y gestión, en materias como la actualización de las tarjetas de identificación de conductor, las revisiones de las licencias de taxi y los procedimientos de sustitución de vehículos.

3. Sostenibilidad ambiental.

Desde su aprobación en 2012 la Ordenanza Reguladora del Taxi tuvo en consideración la necesidad de asegurar la sostenibilidad medioambiental del servicio como uno de sus grandes ejes inspiradores. A tal efecto el Ayuntamiento de Madrid estableció, en ejercicio de sus competencias en materia de medio ambiente urbano y de mejora de la calidad del aire, desde su aprobación y en las dos posteriores modificaciones, los requisitos que deben cumplir los vehículos empleados para la prestación del servicio de taxi en cuanto a sus emisiones y potencial contaminante.

La regulación de estos requisitos de ha llevado a cabo, de forma escalonada, a través de la progresiva vigencia de los mismos conforme a lo establecido en las distintas disposiciones transitorias que contemplaban los plazos oportunos para su adaptación. Transcurrido el tiempo desde su aprobación algunas de estas previsiones temporales ya se han cumplido al finalizar los plazos transitorios inicialmente previstos, por lo que procede depurar, armonizar, unificar y aclarar el régimen transitorio para dotar al conjunto resultante de mayor transparencia y seguridad jurídica, de manera que el texto resulte de fácil consulta y aplicación.

Por todo lo anteriormente expuesto se considera necesario iniciar la reforma de la actual Ordenanza reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid.

3.- Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

Dada la obligación legal de modificar la Ordenanza municipal para adaptar su contenido a la normativa autonómica en el plazo previsto por la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril, el Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades descritas optando por cualquiera de las siguientes alternativas:

1º) Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza limitada a la adaptación de su contenido al citado Decreto autonómico.

2º) Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza que abarcara tanto la adaptación al Decreto autonómico como aquellas modificaciones normativas que puedan mejorar el servicio.

Esta última opción se considera la más oportuna y satisfactoria porque permitiría, además de dar cumplimiento a la obligación legal de adaptación a la normativa autonómica, actualizar la normativa municipal del servicio de taxi para incrementar la calidad, sostenibilidad y valor social de este relevante servicio, posibilitando con ello innovar soluciones eficaces y socialmente consensuadas con el sector que mejoren la gestión del servicio y den respuesta a los retos del presente y del futuro del taxi.

Pese a que el Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid para el año 2019, aprobado por la Junta de Gobierno en su reunión de 29 de noviembre de 2018, no contempla esta modificación parcial de la Ordenanza reguladora del Taxi, se estima de obligado cumplimiento al amparo de la normativa autonómica previamente citada, concretamente de la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019 de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Asimismo y con ocasión de la adaptación de la ORT de Madrid al Reglamento de los Servicios de Transporte Urbano en Automóviles de Turismo, se considera oportuno y necesario realizar adaptaciones normativas debido a los cambios de la actividad del transporte urbano en la ciudad de Madrid.

4.- Necesidad y oportunidad de la aprobación.

Este necesario cambio normativo de la Ordenanza reguladora del taxi obedece no solo a la necesidad de adaptación en cumplimiento del mandato legal indicado, sino que atiende también a la obligación municipal de dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía, a las necesidades de modernización y mejora de los servicios de transporte de la ciudad en términos de innovación tecnológica y de la calidad de su prestación, así como de responder adecuadamente a las necesidades y exigencias de las personas usuarias como destinatarias finales del servicio de taxi, tanto residentes como de los turistas que en muchas ocasiones tienen en este servicio su primer contacto con la ciudad de Madrid.

En lo relativo a la oportunidad es importante considerar la realidad cambiante del mercado del transporte urbano en el que conviven diferentes modelos e iniciativas públicas y privadas de movilidad, que convierten a Madrid en una ciudad pionera de avance y progreso colectivo, progreso al que contribuye el servicio de taxi, que con sus 100 años de historia es capaz de renovarse y modernizarse para adaptarse a las necesidades de la ciudadanía y la mejora continua de su servicio, ofreciendo nuevos y mejorados valores y utilidades para el beneficio de la ciudad de Madrid. Resulta



por todo ello conveniente consultar a la ciudadanía sobre la conveniencia y necesidad de modernizar el sector del taxi y racionalizar y flexibilizar los servicios que prestan.

5.- Objetivos de la norma.

En definitiva se constata la necesidad de dar cumplimiento a la obligación legal de adaptar la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid a las modificaciones operadas por la Comunidad de Madrid en su Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, así como de actualizar dicha Ordenanza a la realidad vigente y a las demandas de la ciudadanía para mejorar la gestión, ordenación, inspección y sanción del servicios urbanos de transporte en taxi, para mejorar su contribución a la sostenibilidad medioambiental urbana, para permitir la oferta de nuevas opciones de prestación de los servicios empleando innovaciones tecnológicas, nuevas herramientas de transparencia y nuevas mejoras en la calidad del servicio que incrementen su utilidad social y valor añadido en interés de las personas usuarias de sus servicios.

Con motivo de esta actualización de la normativa autonómica y de las necesidades de adaptación al mercado del transporte urbano, surge y urge la respuesta municipal.

Madrid, 5 de septiembre de 2019

LA DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN
Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Marta Alonso Anchuelo

EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO
DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Borja Carabante Muntada