

204-2020-1060 MO

Desde la Secretaría General Técnica del **ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIOAMBIENTE Y MOVILIDAD**, se solicita a esta Asesoría Jurídica la emisión de informe preceptivo sobre el **BORRADOR DEL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012**.

I Antecedentes

El Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo (en adelante, Decreto 74/2005), fue modificado por Decreto 35/2019 de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. El legislador autonómico otorga un plazo de seis meses para que los municipios adapten sus ordenanzas a las nuevas previsiones, quedando sin efecto a su entrada en vigor cualquier prescripción que se oponga a lo previsto en el mismo.

En el Ayuntamiento de Madrid, el sector del taxi se regula, además de por la normativa sectorial aplicable, por la **Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012**, ordenanza que ya ha sido sometida a dos modificaciones previas. La modificación que ahora se aborda -la tercera- da cumplimiento así, fundamentalmente, a la obligación legal de adaptarse a las novedades introducidas por la Comunidad de Madrid en su citado Reglamento 74/2005.

Además, y según indica la Memoria de Impacto Normativo (en adelante MAIN) que se adjunta al expediente, la modificación busca también actualizar su regulación, con la finalidad, entre otras, de favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi, aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidad de movilidad de personas con discapacidad física, incorporar un sistema de licencia de taxi por puntos, y en general, modernizar el sector mediante la introducción de una serie de novedades.

II

Consideraciones generales

El sector del taxi, y su regulación, no es un ámbito sencillo ni pacífico. Las diferentes conceptualizaciones que se puedan tener sobre el servicio del taxi, ya sea como servicio público o no, la aceptación, en consecuencia, de mayores o menores injerencias de los poderes públicos en dicha actividad, el constante cambio del modo de vida y costumbres en las ciudades -especialmente en grandes capitales como es nuestra ciudad- los grandes retos de los poderes públicos para atender y paliar los efectos de la contaminación y el exceso de tráfico en las ciudades, son todas ellas circunstancias que complican una regulación que, por su propia naturaleza, debe ser cambiante. Pero a todos esos problemas tradicionales se ha unido, con un importantísimo impacto, la irrupción de plataformas -en nuestro país, Uber y Cabify- que aprovechando las oportunidades que suponen las nuevas tecnologías, ofrecen un servicio de transporte mediante vehículos VTC a partir de la geolocalización del usuario. La convivencia entre taxis y VTCs fue en sus orígenes pacífica, ya que estas últimas quedaban relegadas a servicios de lujo o con determinadas particularidades, primado claramente el servicio del taxi. Pero esta situación fue cambiando, y una serie de vicisitudes y circunstancias, que supusieron una verdadera maraña normativa además de continuos pronunciamientos de nuestros tribunales de justicia -circunstancias que no procede describir ahora- supusieron una intensa proliferación de los servicios VTC en nuestro país, especialmente en grandes ciudades como Madrid y Barcelona. Este fenómeno ha venido a complicar enormemente el sector, y a provocar el descontento -en líneas generales- del sector del taxi, al considerar que se estaba y se está produciendo una competencia desleal.

La **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, en su informe PRO/CNMC/003/18 afirma que, a día de hoy, es imposible pensar en taxis y VTCs como si fueran realidades ajenas, y propone una visión holística del conjunto de la actividad de transporte en vehículos de turismo. Dicha entidad aboga por una regulación procompetitiva, de manera que esa aproximación de regulaciones no se

base tanto en la vía de restringir a un sector (VTC) para proteger al otro (taxi), sino en la desregularización de uno -en aquello que sea posible- para que pueda ejercer su actividad en iguales condiciones que el otro. Considera la CNMC que solo así se podrá conseguir el objetivo básico de promover una competencia real y efectiva entre taxis y VTCs, pues ello irá en definitiva en beneficio de los ciudadanos usuarios.

Es cierto que no mucho -o no todo- depende del municipio. Pese a las competencias de regulación indiscutibles que ostenta en la materia, viene condicionado en gran medida por las regulaciones estatal y autonómica, además de por una serie de pronunciamientos jurisdiccionales muy claros en algunos aspectos.

Sentado todo esto, y al margen de las observaciones concretas que hacemos al articulado de cara a la mejora de la regulación que se propone, entendemos que (i) la modificación que aborda la ordenanza sí sigue esa línea de flexibilización para el sector del taxi por la que aboga la CNMC, dado que hace uso de las posibilidades que en ese sentido introduce para los municipios la modificación operada en el Decreto 74/2005. Y por otro lado, (ii) también responde al objetivo principal, el de adaptarse, sin contradecirlo, a las nuevas previsiones del legislador autonómico, aquellas que no se introducen no como posibilidad sino como derecho imperativo.

Emitimos así **informe favorable a la modificación propuesta**, realizando una serie de observaciones sobre su articulado en el siguiente apartado.

III

Observaciones al articulado

La ordenanza modificativa se compone un artículo único que engloba en diferentes apartados las correspondientes modificaciones. En nuestro análisis, y de cara a una mejor sistemática, vamos a referirnos en distintos apartados a los artículos de la ordenanza que son objeto de modificación, mencionando puntualmente algunos otros preceptos que no han sido modificados, pero sobre los que tenemos que realizar alguna consideración.

Por otro lado, obsérvese que, para no resultar reiterativos, cuando a lo largo de nuestro informe citemos el Decreto 74/2005, nos estamos refiriendo a su versión actual, esto es, una vez operada su modificación por el Decreto 35/2019 de 9 de abril.

Uno. Artículo 1.bis.

Se refiere a las definiciones.

2º). Por otro lado, en lo que respecta a esas dos cuestiones (modalidades de contratación y modos de fijación del precio), realizamos una serie de consideraciones de fondo en los apartados dieciocho y diecinueve de nuestro informe (análisis de los artículos 39 a 39.ter).

Dos. Artículo 4.

Se refiere a los requisitos para ser titular de licencia.

1º). En el **apartado 1.b)**, sugerimos que la referencia a las autorizaciones que resulten suficientes “para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio”, se sustituya por la que utiliza el **Decreto 74/2005** en su **artículo 10.1.a)**, esto es “realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio”, que nos parece más adecuada y clara.

2º). El **apartado 1.f)** requiere “no tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por la comisión de infracciones a esta ordenanza”. Por su parte, el **artículo 10.i)** del citado **Decreto 74/2005**, contempla este mismo requisito, refiriéndose a sanciones pecuniarias “por infracciones a la legislación de transportes”. Entendemos que la mención que hace el Decreto autonómico es más amplia, y puede incluir más infracciones que la mención que hace la ordenanza, por lo que sugerimos que se reproduzca la redacción de ese Decreto. O preferentemente, y para que pueda recoger otras disposiciones que no tengan carácter de ley, pero que también pueden recoger obligaciones cuya inobservancia supondría una infracción, se refiera de forma más general a la “normativa de transportes”.

Tres. Artículo 7.

Se refiere a la transmisión de las licencias.

1º). El **apartado 1** requiere que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en la ordenanza. Por tanto, entendemos que, a continuación, sería suficiente incluir solo aquellos requisitos **específicos** para los supuestos de transmisión de licencias, como el ejercicio de derecho de tanteo y otros similares, sin ser necesario reproducir aquellos que ya exige la ordenanza para ser titular de licencias. Al reproducirse solo algunos, puede crearse confusión sobre la aplicabilidad del resto. Es el caso del **apartado 2.a)**, que vuelve a referirse al hecho de no tener pendiente de pago sanciones pecuniarias por infracciones. Además, este apartado hace referencia a una normativa diferente a la del artículo 10.i). Sugerimos pues la eliminación de este apartado 2.a) -que ya estaría recogida con la mención genérica del apartado 1- o de mantenerse, que haga referencia a la misma normativa a la que se refiere ese artículo 10.i) (en nuestra propuesta, “normativa de transportes”).

2º). El **apartado 2.c)** incluye, como requisito para el titular transmitente “justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles”. Entendemos que, al mencionar el Registro de Bienes Muebles, el precepto se está refiriendo a limitaciones de disposición del vehículo. Pero debe recordarse que, de conformidad con el apartado 3.b) de este mismo artículo, el vehículo adscrito puede ser el mismo que estuviera anteriormente afecto a la licencia, u otro distinto, por lo que para evitar confusiones, y no dar a entender que la transmisión de la licencia implica siempre adscripción del mismo vehículo, el apartado 2.c) debería referirse a la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, añadiendo la coletilla “en el caso de adscripción del mismo vehículo anteriormente adscrito a la licencia”.

3º). Se desconoce, pues no se indica, cuál es el medio para justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición. Entendemos que mediante certificación del Registro, pero debería concretarse, dado que, según indica la rúbrica del precepto, se está describiendo un procedimiento, el de transmisión de licencias.

4º). De cara a la mejora de la redacción, entendemos que el contenido del **apartado 3.b)** debería reubicarse, puesto que indicar que el vehículo puede ser el mismo ya adscrito a la licencia, u otro distinto, no es un “requisito” para el adquirente de la licencia. Debería incluirse al inicio del artículo, como característica general de las transmisiones de licencia.

Cuatro. Artículo 10.

Se refiere al Registro Municipal de licencias.

1º). Se modifica el **apartado 3º** que señala que “el conocimiento de los datos que figuren en el Registro será público en los términos y condiciones establecidas en la Ley 19/2013 de 9 de diciembre (...) y demás leyes que resulten de aplicación”. Sugerimos que la referencia a “demás leyes”, se sustituya por “cualesquiera otras disposiciones que resulten de aplicación”. Además de la ley estatal y de otras posibles leyes que sean de aplicación, hay reglamentos que también deben tenerse en cuenta, y desde luego, en Madrid, la correspondiente Ordenanza sobre transparencia, disposiciones que no tienen rango de ley pero que igualmente son aplicables, de manera que la referencia no debería limitarse a “demás leyes”.

2º). Por las razones expuestas en el apartado veintitrés de nuestro informe (análisis del artículo 71), al que nos remitimos, sugerimos que se incorpore como anotación en el Registro municipal de licencias, el saldo de puntos correspondiente a cada una de ellas.

Cinco. Artículo 20.

Se refiere al procedimiento de adscripción de vehículos.

Al suprimirse por la vía de la modificación el **número 5º de la letra a)**, se indica “renumerándose el siguiente con el número 5º”. Sin embargo, y tal y como disponen las Directrices de Técnica Normativa en su **apartado 5º.1.17**, en el caso de supresión de preceptos completos, o de supresión de unidades de división interna, como es el caso, se deberá acudir a la declaración de “sin contenido”, todo ello de cara a no alterar la numeración original.

Seis. Artículo 22.

Se refiere a los elementos mínimos obligatorios de los vehículos_afectos a las licencias.

El **apartado 3** indica que “los titulares de las licencias están obligados a facilitar los datos de los totalizadores de los taxímetros...y otros datos relacionados con la explotación necesarios para la ordenación del servicio”. La versión de la ordenanza sin modificar indica en este punto que la información se requerirá “únicamente a efectos estadísticos”. Se recomienda que la MAIN haga alusión a este cambio, y en cualquier caso, es necesario que este apartado sea más concreto, exponiendo qué datos relacionados con la explotación se pueden requerir, y con qué concreta finalidad dentro de la genérica actividad de “ordenación del servicio”.

Siete. Artículo 22.bis.

Se refiere al tique del servicio.

1º). El **apartado 1.c)** incluye, entre los elementos mínimos obligatorios, un “datáfono que permita a los usuarios el pago con tarjeta de crédito y débito”. La Organización Mundial de la Salud, en sus recomendaciones, aboga por el sistema *contactless*, que es un medio de pago por tarjeta o móvil, que permite el pago mediante aproximación, sistema que está bastante generalizado, y que se ha demostrado -especialmente en tiempos de pandemia- como el más adecuado, al evitar tener que teclear el datáfono. Podría ser exigible en el caso de adscripción de nuevos vehículos, y preverse una moratoria, vía Disposición transitoria, para aquellos datáfonos ya instalados que no cuenten con ese sistema.

2º). Dice el **apartado 3** que en la contratación a precio cerrado, el tique de la impresora contendrá los datos de la letra a) a la h) “del apartado 4”. Sin embargo, la referencia correcta es al apartado 2, y no al 4. El mismo error de referencia se encuentra en el **apartado 4** de este mismo artículo.

Ocho. Artículo 26.

Se refiere a la **publicidad** en los vehículos autotaxi.

Siguiendo lo previsto en el **apartado 1º. 2 de las Directrices de Técnica Normativa**, deberían sustituirse por minúsculas, por ser denominaciones genéricas, algunas mayúsculas que se incluyen en este precepto. Así, en el **apartado 2**, “Derechos Humanos”, y en el **apartado 3**, “Industria”. Daría coherencia a la versión que resulte de la modificación, ya que los nuevos preceptos que se introducen hacen un uso adecuado de las mayúsculas y minúsculas.

Nueve. Artículo 28.

Se refiere a la **obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi**.

Este precepto se modifica para dar una versión congruente con los requisitos que exige, a su vez en su nueva versión, el **Decreto 74/2005**. No obstante, el artículo **31.c)** de dicho Decreto exige entre dichos requisitos “no desempeñar simultáneamente otros trabajos que afecten a su capacidad física para la conducción o que repercutan negativamente sobre la seguridad vial”, el cual no incluye el artículo de la ordenanza que analizamos. Teniendo en cuenta el **apartado 1.g)** de este artículo 31, entendemos que los requisitos reseñados por la normativa autonómica tienen el carácter de mínimos, pudiendo añadirse otros vía ordenanza municipal. Pero siendo mínimos, entendemos que el referido también debe incluirse en la ordenanza. Aunque el artículo 32.2 de la misma incluye esta cuestión como requisito para la expedición de la tarjeta, entendemos que ese es solo el aspecto formal, debiendo incluirse entre los requisitos sustantivos para la obtención del correspondiente permiso.

Diez. Artículo 29.bis.

Se refiere al **procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi**.

1º). El **apartado 5** de este precepto recoge las formas de acreditar, en su caso, que sí se cumplen los requisitos que podrían determinar la extinción de dicho permiso municipal. Se modifica ahora el **subapartado c)** para adecuarlo a la versión modificada de la ordenanza. Sin embargo, se mantiene el **apartado d)**, que se refiere a los casos en que el requisito a justificar pudiera afectar a “la existencia de antecedentes penales, presentando certificado de cancelación de antecedentes penales”. Sin embargo, el requisito de carecer de antecedentes penales desaparece de la ordenanza (antes lo exigía el artículo 28.3.c), como también ha desaparecido del Decreto 74/2005. Por tanto, eliminada esta exigencia, entendemos que procede eliminar también el apartado d) del artículo 29.bis.

2º). En virtud de la modificación, se indica que “en el **apartado 11.a)** del artículo 29.bis, se sustituye el artículo 29.2 por 28”. Sin embargo, el apartado a) de ese artículo no hace mención al artículo 29.bis. Entendemos que la referencia correcta es al primer párrafo del apartado 11 del artículo 29 bis (y no a su apartado a).

3º). En la versión modificada, resulta que el titular de un permiso municipal cuya extinción haya sido declarada, podrá obtener un nuevo permiso acreditando los requisitos del artículo 28 (es lo que dice el nuevo apartado 11 del artículo 29.bis en su primer párrafo). Es decir, se exigirán los mismos trámites -parece lógico, una vez extinguido el permiso- que para una nueva solicitud. Por tanto, entendemos que los **apartados 11.a)** y **11.b)** de este artículo 29.bis, solo tenían sentido en la versión anterior, pero ahora ya no aportan nada, al estar incluido su contenido en el artículo 28. Deberá así repasarse la sistemática de este apartado 11, y en concreto, de las letras a) y b), valorando la necesidad de su mantenimiento. En cualquier caso, y de mantenerse, la referencia del apartado **11.b)** debería hacerse al artículo 28.1.b) y no al “artículo 28.b) 1” como dice la modificación.

Once. Artículo 30.

Se refiere a los supuestos que suponen la **devolución del permiso municipal de conductor de autotaxi.**

1º). Se mantiene en sus términos el **apartado c)**, que incluye como supuesto “la retirada del permiso de conducir a que se refiere la letra a) del apartado 3) del

artículo 28 de la presente Ordenanza”. Sin embargo, y por virtud de la modificación, entendemos que la referencia correcta es al artículo 28.1.a). Además, aprovechando la modificación, y siguiendo las prescripciones del **apartado 4º.2.5** de las **Directrices de Técnica Normativa**, deberá eliminarse la alocución “de la presente Ordenanza”, manteniendo simplemente la referencia al artículo (principio de economía de cita).

2º). También se mantiene entre los supuestos el **apartado d)**: “por haber transcurrido el plazo de validez sin haber solicitado la renovación”. Desaparecida la revisión del permiso municipal de autotaxi (la modificación elimina el artículo 29), debe aclararse a qué “renovación” se refiere este subapartado. Si se trata del permiso de conducir, así debe indicarse, porque en otro caso, puede confundirse con la del permiso municipal de conductor, que al fin y al cabo es la rúbrica del precepto.

Doce. Artículo 31.

Se refiere a la **tarjeta de identificación del conductor de autotaxi**.

1º). Respecto a la versión anterior, y al margen de la supresión de algún dato, observamos que el precepto antes se manifestaba en términos imperativos, expresando lo que parecía contenido mínimo de la tarjeta (“contendrá, entre otros datos”), mientras que ahora lo hace en términos facultativos (“podrá incluir ...”). Sin embargo, de acuerdo nuevamente con las **Directrices de Técnica Normativa (apartado 2º.6.2)**, recordamos que los preceptos deben tener contenido normativo, por lo que deben evitarse términos que impliquen deseos o intenciones.

2º). Por otro lado, cuando se trate de una tarjeta provisional prevista en el artículo 34, entendemos que tal carácter debería figurar en el contenido mínimo de la tarjeta, junto con la indicación del plazo por el que se otorga (incorporándose por tanto a este artículo 31 como contenido mínimo). Sería conveniente, sobre todo para el caso de que no se respeten los plazos de devolución de este tipo de tarjetas previstos en dicho artículo 34 (diez días hábiles desde que finalice el período de validez de las mismas o desde que cesen los motivos que motivaron la expedición).

Trece. Artículo 32.

Se refiere a los requisitos para la expedición de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.

El **apartado 1º.1.2.b)** de las **Directrices de Técnica Normativa** prescribe la eliminación de elementos superfluos, por lo que sugerimos que se elimine la expresión “vigente” cuando se hace referencia a determinada normativa en los **apartados 3.c) y 3.d)**. A lo largo del articulado se hace referencia a otros ámbitos normativos y no se incluye tal expresión, que se da por hecho (la referencia a la normativa tiene que ser la vigente en cada momento), por lo que no encontramos motivo para que se indique ahora.

Catorce. Artículo 33.

Contiene los supuestos de devolución de la tarjeta identificativa del conductor.

Este precepto se modifica para incorporar un nuevo supuesto. Al margen de esa modificación, observamos que el **apartado 2** señala los plazos de devolución para cada uno de los casos. Para el supuesto de fallecimiento del titular de la licencia (apartado 1.d), no se establece plazo concreto devolución, la cual “deberá producirse junto con la comunicación de la circunstancia”. Sin embargo, para esta misma circunstancia, el artículo 9.1 de la ordenanza prevé un plazo de entrega de un mes desde el fallecimiento. Con ocasión de la modificación, deberá corregirse, para que ambos preceptos contengan similar previsión para un mismo supuesto.

Quince. Artículo 35.

Se refiere a las normas generales para la prestación del servicio.

Indica el **apartado 2** que los vehículos autotaxi se dedicarán exclusivamente a la prestación del servicio, permitiéndose el uso personal solo los días de libranza “u otros casos debidamente justificados”. Debería indicarse si esa justificación debe ser previa o posterior al uso, y en su caso, cómo debe producirse. De no concretarse, la previsión queda vacía de contenido.

Dieciséis. Artículo 37.

Prevé el régimen general de descanso.

Se trata de una de las materias más importantes y conflictivas en el sector, que ha dado lugar a diversos pronunciamientos de nuestros tribunales de justicia. Finalmente, la **sentencia del TS 684/2020 de 5 de junio**, que resuelve el recurso de casación contra la sentencia del TSJ de Madrid 564/2017 de 17 de julio, concluye que establecer un día fijo de descanso obligatorio “entra dentro de las facultades de organización de la Corporación Municipal no existiendo norma de rango superior que establezca un criterio que deba ser seguido”. Se refiere también el Tribunal al “nuevo artículo 41” del Decreto 74/2005 (que había sido introducido, como sabemos, por el Decreto 35/2019 de 9 de abril), sobre la posibilidad de los municipios de establecer reglas de regulación y organización del servicio en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, siempre que el servicio quede garantizado, y recuerda el especial hincapié que hace dicho precepto al “previo informe de las asociaciones representativas del sector”.

Teniendo en cuenta todo ello, el artículo 37 de la ordenanza es conforme a la posibilidad de regulación de estos aspectos por la corporación municipal, posibilidad avalada por nuestro TS, cobrando especial importancia, como recuerda dicho tribunal, al proceso de contacto e informe previo de las asociaciones representativas del sector. A ello hace referencia la MAIN, por lo que entendemos que dicha premisa se ha cumplido. No obstante realizamos algunas consideraciones sobre el mismo:

1º). Después de desarrollar en 4 apartados el régimen general de descanso, por la vía de la modificación se introduce en este artículo un apartado 5 que recoge un régimen especial de descanso para situaciones en que se aprecie la disminución de la demanda. Sin embargo, no se ha modificado la **rúbrica del artículo**, que sigue siendo “régimen general de descanso”. Debería denominarse “régimen de descanso”, y no “régimen general de descanso”, para que queden englobados los dos regímenes - general y especial- que recoge el precepto.

2º). Se prevé en el nuevo **apartado 5** que en estas situaciones de disminución de la demanda -apreciadas según determinado parámetro que describe el precepto- el órgano municipal competente, previa consulta a las organizaciones representativas del sector, “declarará una situación de disminución significativa de la demanda (...) en el que aplicará el siguiente régimen especial de descanso”. Entendemos que los términos taxativos del precepto, sobre la declaración de disminución de la demanda, y la imperativa aplicación del sistema de descanso, supone un condicionante -probablemente innecesario- para la corporación, por lo que sugerimos que se indique que en estos casos, “se podrá declarar” la situación de disminución de la demanda, y “se podrá aplicar” un sistema especial de descanso. Valórese.

3º). El **subapartado c) de este apartado 5** se refiere a las licencias que tengan adscritas un vehículo eurotaxi “en régimen especial”, que podrán prestar servicio todos los días, excluyéndolas así del descanso especial para situaciones de disminución de la demanda.

La mención “en régimen especial” hace surgir dudas, pues de la ordenanza no se deduce qué es el régimen especial de licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi. El nuevo artículo 38.bis se limita a hablar de “régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi”, y la MAIN menciona precisamente “la supresión del régimen especial de eurotaxi con una modificación del artículo 38.bis y una eliminación del artículo 38 ter”. Por tanto, si el régimen especial de licencias eurotaxi ha desaparecido, no procede su mención en este artículo 37.5.c), por lo que proponemos sin más la eliminación de la alocución “en régimen especial”, manteniéndose únicamente la referencia a las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi. En otro caso, de mantenerse, la ordenanza deberá definir qué es el régimen especial de licencias de eurotaxi.

Diecisiete. Artículo 38.bis.

Se refiere al **régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi.**

1º). El **apartado 2** menciona que estas licencias están exentas del régimen general de descanso previsto en el artículo 37. Por el mismo argumento que lleva a

introducir esa previsión en este precepto, debería añadirse “y en cuanto al régimen especial de descanso, se les aplicará en los términos previstos en el artículo 37.5.c)”.

2º) El **apartado 3** comienza diciendo “los titulares de licencia de taxi que tengan adscrito un vehículo eurotaxi”. Entendemos que si ya estamos en un artículo exclusivamente referido a licencias de autotaxi que tengan adscrito un vehículo eurotaxi, no hace falta iniciar así cada apartado, por repetitivo y redundante. Además, se utiliza una fórmula distinta a la rúbrica del precepto (licencia de autotaxi-licencia de taxi), que puede crear confusión. Sugerimos que se elimine por tanto el inicio de este apartado 3.

3º). El **subapartado c)** de este **apartado 3**, se refiere a la obligación de estos titulares de licencia que tengan adscrito un vehículo eurotaxi, de “facilitar la información, obtenida a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos...”. Sobre la manera de facilitar dicha información, nos atenemos a la contestación que da el órgano gestor en este punto a las observaciones formuladas desde otras áreas de gobierno. No obstante, no se indica siquiera a quién se tiene que facilitar la información, quién es el receptor. Debe concretarse.

Dieciocho. Artículo 39.

Se refiere a la contratación del servicio.

Se trata nuevamente de un ámbito sustancial, en el que se introducen importantes novedades en las posibilidades de contratación de los servicios de taxi, novedades amparadas por las que a su vez introduce en el ámbito de la Comunidad de Madrid la modificación operada en 2019 en el Decreto 74/2005. Así, el actual **artículo 37** del **Decreto 74/2005** señala que “los municipios (...) previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y del órgano competente en materia de transportes de la CM, podrán promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente Ordenanza municipal...”. Se añade además que, en estos casos, el informe del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid tiene carácter vinculante. El **artículo 38.3** del mismo Decreto contempla la

precontratación del servicio, a precio cerrado, indicando que “el precio se calculará en base a los parámetros utilizados por el ayuntamiento de que se trate”.

La MAIN hace referencia expresa en su **apartado 5º** al informe de las asociaciones representativas y al informe vinculante de la CM, por lo que entendemos que se ha cumplido la premisa que exige la normativa autonómica. Vamos a ver la mecánica de estas modalidades de contratación, realizando algunas consideraciones:

1º). Según los **apartados 3 y 4.b)**, en las contrataciones directas y en las precontratadas según taxímetro, respectivamente, deberán cumplirse “las condiciones de prestación del servicio previstas en este título”, mientras que la precontratación a precio cerrado (**4.c**) y por plaza con pago individual (**4.d**), tienen reglas específicas de prestación del servicio (las contenidas en los artículos 39.bis y 39.ter respectivamente).

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que el **Título IV**, rubricado “**De las condiciones de prestación del servicio de taxi**”, en el que se insertan estos preceptos, recoge una serie de previsiones que, entendemos, son aplicables a cualquier modalidad de contratación, y no solo a las contrataciones directas. Así por ejemplo, las relativas al inicio de actividad, régimen de descanso, duración del servicio, etc. Pero con la redacción que se da, parece que todas esas previsiones van a ser aplicables solo a las modalidades antes señaladas, quedando excluidas el resto. Proponemos que se aporte una redacción que no genere dudas, para lo que -por ejemplo- podrían suprimirse los apartados 3 y 4.b) del artículo 39 -que parecen sugerir que solo son aplicables esas previsiones a las modalidades de contratación directa y precontratación según taxímetro- y limitarse a decir que a las otras dos modalidades -precontratación a precio cerrado y pago por plaza individual- les serán aplicables las especificidades previstas en los artículos 39.bis y 39.ter respectivamente. Así se entiende que se les aplica todo el Título en el que se insertan, pero con esas especificidades.

Diecinueve. Artículos 39.bis y 39.ter.

Se refieren a las especificidades de las nuevas modalidades de contratación: contratación previa a precio cerrado y contratación por plaza con pago individual respectivamente.

En observaciones a la ordenanza que se han formulado desde otras áreas, se considera que no puede derivarse a instrucciones posteriores algunos aspectos. En su contestación, el órgano gestor argumenta que el precio cerrado se calcula de acuerdo con las tarifas aplicables en cada momento, “que cada año pueden sufrir modificaciones en los términos que se definan por la Comisión de Precios del consejo de consumo de la Comunidad de Madrid”, por lo que es necesario que todas estas cuestiones “se recojan en un documento que permita conceder flexibilidad al sistema”.

La utilización de instrucciones y resoluciones administrativas complementarias a normas -en este caso, ordenanzas municipales-, es siempre una cuestión delicada, en tanto en cuanto ese tipo de instrumentos jurídicos no pueden tener carácter normativo (facultad que, como sabemos, está reservada al Pleno de forma indelegable mediante la aprobación de las correspondientes ordenanzas). Aprender exactamente qué aspectos tienen o no carácter normativo no siempre es fácil; al fin y al cabo, las disposiciones que incluyen parámetros para la adecuada aplicación de normas, tienen muchas veces incidencia *ad extra*, fuera de la órbita de la administración, de manera que el deslinde con la regulación normativa no siempre es fácil.

En el caso concreto que nos ocupa -cálculo del precio en contrataciones a precio cerrado y con pago individual por plaza-, acogemos en parte los argumentos esgrimidos por el órgano gestor y entendemos que, efectivamente, los parámetros concretos de cálculo pueden ser objeto de concreción en otros instrumentos más adecuados, y que permitan mayor flexibilidad que una ordenanza (como la “Resolución de 3-12-2019 de la DG de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se establecen las medidas oportunas para el debido control de la aplicación de las tarifas del servicio de taxi en el Área de Prestación conjunta de Madrid aprobadas para 2020” que cita el propio órgano gestor en su contestación). Además, de la literalidad del citado artículo 38 del Decreto 74/2005, no puede desprenderse que el regulador autonómico quiera exigir que la aprobación de tales parámetros sea

recogida en ordenanza, porque de ser así, lo hubiera dicho expresamente. Coincidimos en fin con el órgano gestor en la naturaleza necesariamente cambiante de esos parámetros, y la idoneidad de su fijación mediante instrucciones posteriores. Como señala la **sentencia del TSJ de Madrid de 7-3-2017 (rec. 1745/2013)**, la resolución que aprueba las tarifas es un acto que no reviste la naturaleza de disposición general, “aunque sin duda se trate de un acto que se dirige a una pluralidad de destinatarios, pero que no innova el Ordenamiento Jurídico, sino que desarrolla y aplica en ese ámbito concreto las tarifas correspondientes a los servicios de taxi”.

No obstante, este argumento es válido en cuanto a los parámetros concretos de cálculo y otras condiciones inherentes a la fijación en sí de los precios, pero no es extrapolable a cualquier aspecto de la regulación. Entendemos que el esquema básico de las nuevas modalidades de contratación debe quedar claro en la propia ordenanza.

Efectivamente, siguiendo las **Directrices de Técnica Normativa** en su **apartado 2º.1.1**, la ordenanza es la norma que “aprobada por el Pleno, regula de forma predominante las relaciones entre el Ayuntamiento de Madrid y los ciudadanos destinatarios de la misma”, por lo que la mayor parte de su contenido tiene eficacia administrativa *ad extra*. Por tanto, el texto tiene que contener la información suficiente para que el ciudadano destinatario, al leerla, pueda comprender el ámbito que regula, y que además le obliga. Y en este caso, y al margen de concreciones que es necesario derivar a otros instrumentos jurídicos, creemos que la dinámica de las nuevas modalidades de contratación podría quedar más clara en la ordenanza. Analizamos los dos artículos que se refieren a dichas modalidades:

1º). El **artículo 39.bis** regula las especificidades para la **modalidad de contratación previa a precio cerrado**.

a) Indica el **apartado 2** que en estos casos, el viajero deberá conocer el precio “estimado” antes de su realización. Si se trata de un precio cerrado, no entendemos la alusión a un precio “estimado”, lo cual induce a confusión. Además, el apartado 5º de este mismo artículo alude también a un “precio cerrado”.

Dice el **artículo 38** del **Decreto 74/2005** que “cuando se trate de servicios previamente contratados, las tarifas tendrán el carácter de máximas, de forma que puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer éste antes de su realización. Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes, ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente”. Si hemos entendido bien la mecánica, el viajero deberá conocer antes de la realización del viaje, no el precio “estimado”, sino el precio “máximo”; y si el precio final puede ser otro distinto a ese máximo - como parecemos deducir- la ordenanza debería describir cómo se llega a él y quién opta entre ambos precios en última instancia.

En definitiva, consideramos que aunque sí es factible derivar a otros instrumentos más adecuados los parámetros de cálculo en estas modalidades de contratación, sugerimos que la ordenanza concrete de forma más clara la mecánica básica de su funcionamiento, de manera que la información que llegue al ciudadano vía ordenanza sea más entendible.

b) También por ello, cuando el último apartado del artículo 39.bis (como del 39.ter) dice que “el precio cerrado se calculará de acuerdo con los parámetros (...) que facilitará el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005” sugerimos que en lugar de referirse -o no solo- a una norma en abstracto, se diga, con finalidad más práctica de cara al ciudadano que los quiera consultar, que dichos parámetros serán objeto de publicación en la web municipal.

c) Respecto al tique que recibirá el viajero de este servicio, el **apartado 4** se remite a los datos mínimos incluidos en el artículo 22.bis. Sería preferible que la remisión se hiciera directamente al artículo 22.bis.3, que ya recoge todos los datos (los mínimos más los específicos) que debe contener un tique en esta modalidad de contratación.

2º). El **artículo 39.ter** se refiere a la contratación por plaza con pago individual.

a) Las mismas cuestiones que hemos señalado en el caso anterior son extrapolables a este otro supuesto, en el que se deberá expresar también de forma clara la mecánica básica en que consiste esta modalidad de contratación.

b) El **apartado 4.b)** de este precepto, prevé que “si se produce el abandono del vehículo por el viajero, supondrá la finalización del servicio y el pago del precio acordado”. Dado que en esta modalidad cada viajero paga por su propio servicio, que puede ser parcial respecto del trayecto principal origen-destino, entendemos que debería indicarse que el abandono del vehículo por el viajero, supondrá la finalización del servicio contratado “por ese viajero, y el pago del precio acordado con él”. Porque de mantenerse la redacción que se propone, parece que el abandono por uno de los viajeros va a afectar a la contratación entera, implicando que el resto de usuarios deba abandonar el servicio. Entendemos que no es la finalidad que se busca.

c) En el **apartado 5**, reproduciendo el argumento que hacíamos sobre el apartado correlativo en el artículo apartado 39.bis, entendemos que la referencia correcta sobre el tique debe hacerse al artículo 22.bis.4, que ya recoge todos los elementos que debe contener el tique de esta específica modalidad de contratación.

Veinte. Artículos 40 a 46.

Recogen una serie de previsiones relativas a la **prestación del servicio**.

Estos preceptos no son objeto de modificación, manteniéndose en sus términos iniciales. Sin embargo, consideramos que, a raíz de la modificación, y sobre todo, por las novedades en las modalidades de contratación, todos estos preceptos deben ser revisados y reordenados. Así, muchas de sus previsiones aplicarían solo a las contrataciones directas; por ejemplo, el **artículo 41.1** según el cual “el servicio se considerará iniciado en el momento y lugar de recogida del usuario, debiendo el aparato táxímetro entrar en funcionamiento en el momento en que el vehículo inicie la marcha, después de que el usuario haya indicado el punto de destino”. O las relativas a la elección del itinerario que recoge el **artículo 42**, que será el “elegido por el usuario”, lo que es solo aplicable a las contrataciones directas, pues en las precontrataciones -como se expone en los nuevos preceptos- es el elegido por el conductor. Por el contrario, otras previsiones sí serían válidas a cualquiera de los supuestos, como las relativas a la toma de carburante (**artículo 41.5**), los casos de accidente o avería del vehículo (**artículo 45**), o la Junta Arbitral de Transporte (**artículo 46**). Por tanto, no consideramos que la cuestión se resuelva con la genérica

mención que hace el nuevo artículo 39 -a la que nos referíamos antes- sobre el hecho de que solo a determinadas modalidades de contratación le son aplicables las previsiones de este título. Es una mención demasiado amplia, que no soluciona, puesto que no discrimina, y que puede dar lugar a confusión, pues como ya decíamos, hay prescripciones que sí son aplicables a todas las modalidades.

Al abordar la modificación de la ordenanza, es necesario adaptar la totalidad de su contenido -también el que no es objeto de modificación- a las nuevas previsiones, lo que sí se ha tenido en cuenta en otras partes de la ordenanza, pero echamos en falta en este Título IV. Como sistemática ideal, el Título debería comenzar con una serie de precepto o preceptos que incluyan las cuestiones generales aplicables a cualquier modalidad de contratación, y después, en artículos separados, las especificidades de desarrollo del servicio para cada una de dichas modalidades. Y si se considera que al abordar esto la revisión es excesiva, podría plantearse la redacción de una nueva ordenanza, siguiendo las **Directrices de Técnica Normativa**, que en su **apartado 5º 1.7** recuerdan que las modificaciones muy extensas deben generar una disposición completa de sustitución. Se elija una u otra opción, las cuestiones que se regulan deben quedar claras para un ciudadano destinatario de la misma, máxime tratándose de un ámbito tan práctico para el usuario del taxi como son las distintas modalidades de contratación y cómo se va a desarrollar el servicio en cada una de ellas.

En resumen, y como decimos, todo este Título IV demanda (i) una mayor claridad, para conocer mejor la dinámica de las nuevas modalidades de contratación (no así los parámetros de cálculo, que pueden ser válidamente concretados en otros instrumentos jurídicos), y (ii) una mejor reorganización, para saber qué previsiones son aplicables a cualquier modalidad de contratación, y cuáles de ellas son aplicables solo a alguna o algunas.

Veintiuno. Artículo 50.

Se refiere a las hojas de reclamaciones.

1º). Se limita el precepto a hacer una remisión a la normativa de consumo en esta materia. Sugerimos que se elimine la alocución “en vigor”, por resultar superflua,

como ya indicábamos al analizar el artículo 32 en el apartado trece de nuestro informe.

2º). Debe tenerse en cuenta respecto a la modificación de este precepto, lo que señalamos en el apartado veintiocho de nuestro informe, con ocasión del análisis de la Disposición derogatoria única.

Veintidós. Artículos 52 a 54.

Se refieren a los derechos y obligaciones de usuarios y conductores.

1º). Tal y como recomiendan las **Directrices de Técnica Normativa** en su apartado 4º.2.5, el **apartado d)** del **artículo 53** debería referirse a “los derechos reconocidos en el artículo 52”, y no “en el artículo anterior”.

2º). En el **artículo 54.a)**, cuando se incluye entre las obligaciones de los conductores “entregar al viajero un tique del servicio”, debería añadirse, por coherencia con el artículo 52.a), que lo prevé desde el punto de vista de los derechos del usuario, “que contenga los datos mínimos establecidos en el artículo 22.bis”.

3º). El **apartado d)** de este **artículo 54** exige a los conductores “cuidar su aspecto personal y vestir conforme a un código de vestimenta definido mediante resolución del órgano competente, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias”. Esta previsión se completa con la **Disposición adicional única**, en la que se indica que hasta que el órgano municipal competente no desarrolle la habilitación prevista en el artículo 54.d), este código de vestimenta se compone de “camisa o polo de color claro, pantalón o falda azul marino, jersey (...)”.

A este respecto, acudimos al **artículo 44.3** del Decreto 74/2005, que señala que los conductores cuidarán su aspecto personal “y vestirán adecuadamente durante el horario de prestación del servicio, debiendo respetar las reglas que al respecto establezca, en su caso, la correspondiente ordenanza municipal”. Por tanto, entendemos que establecer unas reglas de vestimenta entra dentro de la esfera de la decisión municipal. No obstante, realizamos dos matizaciones: (i) la regulación sobre la vestimenta que ahora se incorpora es más rigurosa que la anterior versión de la

ordenanza, que se limitaba a prohibir determinadas prendas, mientras que por vía de la modificación se introduce un código de vestimenta que es, prácticamente, un uniforme. Convendría por tanto referirse en la MAIN a esta cuestión, exponiendo los motivos que avalan y hacen conveniente dicha exigencia, como un factor positivo para el servicio. Por otro lado, (ii) y como se deriva del Decreto 74/2005, el legislador autonómico ha querido que esta cuestión se contenga en la ordenanza municipal, porque así lo dice expresamente, al remitirse a “las reglas que en su caso establezca la correspondiente ordenanza municipal”. Por tanto, entendemos que no es procedente la técnica de derivar esta cuestión a una “resolución de órgano competente”, al no ser, en este caso, el instrumento jurídico adecuado. Entendemos, si así se prefiere, que no es necesario -sí posible- que la ordenanza descienda a concretar hasta el último detalle de la vestimenta que se va a exigir, pero sí las cuestiones básicas del código de vestimenta. Por ejemplo, **si se van a prohibir algunas prendas, o se van a exigir unas prendas concretas, esto debería quedar reflejado en la ordenanza.** Si dentro de esas prendas va a optarse por un color u otro, que incluso puede ser una cuestión cambiante, esto sí puede ser materia de concreción vía resolución.

Veintitrés. Artículos 70 y 71.

Se refieren a la licencia de autotaxi por puntos y su procedimiento respectivamente.

El **Título VI**, en el que se incardinan estos nuevos preceptos que se introducen, se refiere al Régimen sancionador. Permanecen inalterados los preceptos que lo integran, consistiendo la modificación en la introducción de dos artículos (**70 y 71**) dentro de este Título, que se refieren a la licencia por puntos. Se trata de una de las cuestiones más novedosas de la modificación de la ordenanza que abordamos. Como ya ha tenido oportunidad de recordar esta Asesoría Jurídica con ocasión de informes sobre otras ordenanzas municipales, la potestad sancionadora en manos de las administraciones públicas debe ser valorada cuidadosamente, en cuanto supone una ruptura del monopolio del *ius puniendi* del Estado ejercido por órganos judiciales. En el caso del ente local, este análisis es más complejo, teniendo en cuenta las tensiones que se generan entre el principio de autonomía local y el principio de legalidad.

El punto de partida debe ser siempre el principio de reserva de Ley (**art. 25 de la CE**) que, proyectado a la esfera local, implica que las entidades locales solo podrán ejercer su potestad sancionadora cuando haya sido reconocida por una norma con rango de ley. Esta idea se interpretó inicialmente de forma estricta, en una visión que defendía la adhesión incondicional al principio de legalidad, extendiéndola no ya sólo a la necesaria habilitación legal para el ejercicio de la potestad, sino a la necesidad de tipificación legal previa de las infracciones y sanciones. Pero la doctrina puso de manifiesto que, de esa manera, la potestad sancionadora atribuida a los entes locales por el **art. 4.1.f) de la LRBRL** quedaba como un poder completamente condicionado por el legislador estatal o autonómico. La jurisprudencia, aunque de forma vacilante, fue evolucionando hacia una interpretación más flexible, que finalmente dio lugar a la introducción en dicha LRBRL de un Título XI con el que, según su propia exposición de motivos, “se pretende colmar la laguna que se produce en aquellas esferas en las que la potestad sancionadora local no encuentra apoyatura en la legislación sectorial”. Así, se prevé que, “en defecto de normativa sectorial específica, las entidades locales podrán establecer los tipos de infracciones e imponer sanciones por el incumplimiento de deberes contenidos en las correspondientes ordenanzas”. Como vemos, la posible regulación local tiene carácter subsidiario, es decir, no debe existir normativa sectorial sobre la materia, porque si la hay, gozaría de aplicación preferente.

En el caso que analizamos, y existiendo normativa sectorial sobre la materia, la ordenanza se remite -desde nuestro punto de vista acertadamente- a dicha normativa. Lo hace el artículo 59, precepto que no se toca en la modificación. Y en general, todo el régimen sancionador que introduce este Título, pivota sobre dicha normativa sectorial, sin que por tanto tengamos comentario alguno.

Nos ceñimos por tanto a la introducción ahora por la vía de la modificación de la licencia por puntos, sistema sobre el que tenemos que realizar el citado análisis, desde el punto de vista de las posibilidades de la potestad sancionadora en manos del ente local:

1º). Según la mecánica de los nuevos preceptos, las licencias de autotaxi se otorgan con un saldo inicial de 8 puntos, de los que se irán detrayendo puntos en función de determinadas sanciones firmes en vía administrativa (las derivadas de infracciones

muy graves y graves), en concreto, y según el **artículo 70** “relacionadas con el cumplimiento del régimen de paradas, régimen de tarifas, la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos o medios de control...”. La pérdida total de puntos supone, según el **artículo 71**, la suspensión de la licencia por determinados plazos, recuperándose el total de puntos una vez cumplida la sanción de suspensión.

A la hora de realizar el examen al que aludíamos, debemos atender principalmente a la posible introducción de nuevas infracciones no previstas en la normativa sectorial -lo cual no sería procedente por el principio de legalidad- o a la introducción de nuevas sanciones que tampoco estuvieran previstas. Consideramos que ni una cosa ni otra se produce por la introducción en la ordenanza del sistema de licencia por puntos.

Así, según el **artículo 70**, las infracciones que suponen la pérdida de puntos son las previstas como muy graves y graves en la **Ley 20/1998 de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (Ley 20/1998)**, norma que a su vez se remite en este ámbito a la **Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres** y sus normas de desarrollo. A partir de la licencia por puntos no se configura entonces ninguna nueva infracción, remitiéndose a los supuestos de hecho ya configurados como tales infracciones por las leyes estatal y autonómica.

Tampoco se crea una sanción *ex novo*, o se apareja una sanción distinta para las infracciones que ya tuvieran aparejado un tipo de sanción determinado. Efectivamente, la pérdida de puntos, acarrea para el titular de la licencia el ver suspendida la misma durante un plazo de tres meses a un año, pérdida de puntos que se produce a su vez por la comisión de infracciones muy graves y graves. Y el **artículo 16** de la ya citada **Ley 20/1998**, prevé la sanción de suspensión de la licencia por un plazo no superior a quince días en las infracciones leves, de tres a seis meses en las graves, y de hasta un año en las muy graves. No hay por tanto contradicción con dicha normativa en cuanto a las sanciones que se imponen, siendo la única consecuencia que se deriva de la pérdida de puntos, una sanción ya prevista para esos mismos casos -para esas mismas infracciones- por la ley sectorial.

Entendemos en fin que la introducción de la licencia por puntos, no supone en puridad innovación alguna sobre la potestad sancionadora que tenía en este ámbito atribuido el municipio por la vía de la ley autonómica, con independencia que se quiera configurar un sistema de este tipo, suponemos que como un mayor refuerzo psicológico dirigido a disuadir de la comisión reiterada de infracciones. Sentado esto, entendemos que su regulación vía ordenanza sería mejorable en los siguientes aspectos:

2º). La MAIN debería hacer referencia a las cuestiones que acabamos de exponer, sobre la posibilidad jurídica y acorde con el principio de legalidad, de la introducción de este sistema. Y no limitarse a describir la mecánica de la licencia por puntos, pues para ello ya está el articulado de la ordenanza. Dicha justificación es procedente en la MAIN, además de interesante de cara a una eventual revisión de los tribunales de justicia sobre este sistema. Pueden utilizarse los argumentos que se esgrimen en este informe.

3º). El **apartado 1 del artículo 70** indica que el saldo inicial de puntos “se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de infracciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo que lleven aparejada la pérdida de puntos”. Sin embargo, la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo no lleva aparejada la pérdida de puntos, sistema que, como ya hemos dicho, introduce la ordenanza. Por tanto, después de indicarse “por infracciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo” debería añadirse “conforme al apartado siguiente”.

4º). El **apartado 2** de este mismo artículo 70, supuestamente concreta qué tipo de infracciones llevan aparejada la pérdida de puntos. Decimos supuestamente porque no lo hace adecuadamente. Se cita una norma (la ya aludida ley autonómica), sin señalar el título completo. Y después de la cita, se indica que se trata de infracciones “relacionadas con el cumplimiento del régimen de paradas...”. Sin embargo, el catálogo de infracciones que conlleven la pérdida de puntos debe quedar perfectamente claro y definido, sin que proceda una mención como “infracciones relacionadas con”, por imprecisa. La MAIN tampoco ayuda a concretar, porque se

refiere a “infracciones muy graves y graves, en particular...aquellas que”, redacción que es igualmente indeterminada.

Deben determinarse con total claridad las infracciones que conlleven pérdida de puntos. Si son todas las infracciones muy graves y graves que prevé la normativa sectorial, señalando que son todas las que se recogen como tal en los correspondientes preceptos de la normativa sectorial. Si van a ser solo algunas de dichas infracciones -valórese- transcribiendo las seleccionadas en el texto de la ordenanza, o en su caso, en un Anexo –a modo de catálogo- a esta.

5º). El nuevo **artículo 71.1** indica que “el acuerdo de inicio del procedimiento sancionador indicará expresamente la sanción económica que corresponda, el número de puntos que se detraen, y el saldo de puntos restante...”. Debe añadirse que también contendrá estos datos la resolución que finalmente se adopte.

6º). Entendemos que el saldo de puntos aparejado a las licencias de autotaxi debería constar en el **Registro Municipal de licencias** a que se refiere el **artículo 10** de la ordenanza, por lo que, de atenderse esta observación, debe introducirse esta cuestión en el apartado 1 de dicho precepto (el cual ya es objeto de modificación por otros motivos).

7º). Por último, y teniendo en cuenta que la normativa estatal en materia de tráfico y seguridad vial regula un sistema similar (carné por puntos), puede ser objeto de consideración la posibilidad de introducir algunas previsiones a imagen y semejanza de dicha normativa, como es la posibilidad de bonificar a los titulares con más puntos por la no comisión de infracciones en plazos determinados (sobre el saldo inicial de 8), o la recuperación de puntos por la realización de cursos de sensibilización.

Veinticuatro. Disposición transitoria sexta.

Se refiere al “régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos adscritos a las licencias”.

1º). El **apartado 1** prevé una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2017, para la prestación del servicio con vehículos con categoría C. Entendemos que debería añadirse, sin perjuicio de “la antigüedad máxima de diez años prevista en el apartado 1 del artículo 16”, pues entendemos que si ese plazo se cumple antes, el vehículo no podrá seguir adscrito a una licencia de taxi.

2º). Respecto precisamente al tema de la antigüedad, deberá tenerse en cuenta la próxima normativa, anunciada por la Comunidad de Madrid, sobre la moratoria de la antigüedad de los taxis por encima de los diez años inicialmente previstos, de cara a su posible inclusión en este texto, si es que la tramitación lo permite en el momento en que llegue dicha normativa.

3º). Respecto al **apartado c)** que se añade al **apartado B.1 del Anexo V “Croquis. Plantillas de números y letras”**, sugerimos que se valore la posibilidad de hacer referencia al modelo establecido en la “Instrucción 1/2006 de 8 de noviembre...”, como ya se dice, añadiendo “o modelo que en cada momento se establezca por dicho organismo”, dado que se trata de instrumentos jurídicos que pueden ser cambiantes, y es preferible que la obligación se refiera a lo que en cada momento exija la Agencia Española de Protección de Datos.

Veinticinco. Disposición adicional única.

Se refiere al **código de vestimenta de los conductores de autotaxi.**

Nos remitimos a los comentarios realizados en el apartado veintidós de nuestro informe, que se refiere al análisis del artículo 54.d).

Veintiséis. Disposición transitoria primera.

Se refiere a los **“permisos municipales de conductor de autotaxi”**.

1º). Hace referencia la Disposición a los conductores que hubieran obtenido el permiso municipal de conductor de autotaxi con anterioridad a la entrada en vigor de la modificación, permisos que, según el párrafo primero “se consideran válidos a todos los efectos”. El párrafo segundo dice que “en el caso de que hubiera caducado o

se hubiera denegado su revisión por cualquier circunstancia, el interesado podrá solicitar la expedición del permiso municipal correspondiente al órgano municipal competente”. Sin embargo, la “caducidad” de este permiso municipal, salvo error, no es algo que venga contemplado en la ordenanza, por lo que deberá explicarse en la misma cuándo se produce, o utilizarse terminología sí utilizada por esta.

2º). Por otro lado, no entendemos bien la finalidad de este párrafo. Si lo que se quiere decir es que en esos casos deberá pedirse un nuevo permiso -lo que por otro lado parece obvio- deberá añadirse “con los requisitos previstos en el artículo 28”, artículo que ha sido objeto de modificación, para que se aclare que en esos casos es necesario el cumplimiento de los nuevos requisitos. Debe reconsiderarse en fin el espíritu y finalidad de este párrafo.

Veintisiete. Disposición transitoria tercera.

Se refiere a la **instalación del bucle magnético**.

1º). Se indica que solo será exigible “a los vehículos que se adscriban a las licencias con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación”. Deberían añadirse para una mejor claridad las menciones que proponemos (en cursiva): “la instalación del bucle magnético, *prevista en el artículo 221.e*), solo será exigible a las licencias *que se obtengan* con posterioridad a (...)”.

2º). Por otro lado, y de acogerse nuestra sugerencia de exigir que se añada a los datáfonos el sistema de pago *contactless* –ver observaciones al artículo 22.1.c) en el apartado siete de nuestro informe- podría mencionarse aquí tal cuestión, señalando esa moratoria de cuatro años (o el período que se considere) para los vehículos de nueva adscripción.

Veintiocho. Disposición derogatoria única.

Se refiere a la **eliminación del Anexo VI** (modelo oficial del libro de reclamaciones).

Entendemos que las Disposiciones derogatorias están dirigidas a derogar normas o partes de normas de derecho vigente (**apartado 2º.7.7 de las Directrices de técnica normativa**). Pero en el caso de una ordenanza modificativa, no están dirigidas a derogar partes de la propia ordenanza que modifica, como es este Anexo. Debe tenerse en cuenta que por el apartado 33 de la ordenanza modificativa, el artículo 50 tendrá una nueva redacción. Y con ella, desaparecerá la referencia al Anexo VI que hace la redacción actual en su apartado 5. Entendemos que lo procedente por tanto es que ese apartado 33 de la ordenanza modificativa se refiera, no solo a la nueva redacción del artículo 50, sino que indique que queda eliminado el Anexo VI.

Veintinueve. Disposición Final Primera

Se refiere a las **facultades de interpretación**.

Señala que “se faculta al titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia para interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de esta ordenanza, así como dictar las resoluciones complementarias que sean necesarias para la aplicación de la misma”.

Recordamos que solo el Pleno tiene la capacidad de modificar o aprobar ordenanzas y reglamentos, por lo que recordamos que esas resoluciones complementarias “que sean necesarias para la aplicación de la misma”, no podrán tener en ningún caso carácter normativo, como ya hemos indicado con ocasión del análisis del artículo 39 y ss.

El presente informe se emite de conformidad con lo dispuesto en el art. 28 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, y el artículo 57.1.a) del Reglamento Orgánico del Gobierno y la Administración del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004.

Fdo.: Letrada Coordinadora Servicio Consultivo
M^a Luisa Ortiz Vaamonde.

VºBº Director General de la Asesoría Jurídica
Jorge González Cortade.