

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012

I. ANTECEDENTES

Por parte del Secretario General Técnico del Área de Gobierno de Movilidad y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid se ha solicitado, de conformidad con lo previsto en el artículo 37.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, a la Dirección General de Transportes y Movilidad que informe el proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid, de 28 de noviembre de 2012, al contemplar la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual; informe que, de acuerdo con el citado artículo, tiene carácter vinculante.

El referido artículo 37.2 establece:

“ No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, 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 Comunidad de Madrid, 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, y se realice a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, conforme a lo que se dispone en el artículo 38.3 de este reglamento.

En estos casos el informe del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid tendrá carácter vinculante”.

El proyecto se acompaña de la correspondiente Memoria del Análisis de Impacto Normativo y un informe de contestación a las observaciones emitidas por las distintas Áreas de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid; no constando el informe emitido por “las asociaciones representativas de los titulares de licencias” ni de los “usuarios y consumidores”.

La modificación proyectada contiene una parte expositiva, una parte dispositiva compuesta por un artículo único, con 44 apartados y una parte final,

con una disposición adicional, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

II. EXAMEN DEL PROYECTO EN RELACIÓN A LA CONTRATACIÓN PREVIA POR PLAZA CON PAGO INDIVIDUAL

De acuerdo con lo que se recoge en el artículo 37.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, antes transcrito, los servicios contratados por plaza con pago individual serán servicios previamente contratados y, según lo previsto en el artículo 39 ter del proyecto, solo podrán ser contratados por medios telemáticos, luego a los efectos de garantizar los derechos de los usuarios en la aplicación de las tarifas que le sean de aplicación a cada uno de los mismos, solo podrán ser realizados a precio cerrado para cada uno de los usuarios que compartan el servicio.

En base a ello, con carácter previo a informar sobre la contratación previa por plaza individual procede analizar el contenido del proyecto en relación a la contratación a precio cerrado.

El artículo 38. 3, párrafos 2 y 3, del citado Reglamento disponen:

“No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, 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.

A fin de garantizar el cumplimiento del régimen tarifario, en los servicios en los que las tarifas tengan carácter de máximas, el precio se calculará en base a los parámetros utilizados, por el Ayuntamiento de que se trate, para calcular las rutas en este tipo de servicios, que los facilitará a todos aquéllos que se los *requieran, velando por su buen uso*”.

En definitiva, los servicios contratados a precio cerrado son servicios con contratación previa en los que las tarifas tienen el carácter de máximas y su precio debe ser calculado conforme a los parámetros utilizados por los propios ayuntamientos para calcular las rutas en este tipo de servicios. Por tanto, en cuanto a las formas en que pueden ser contratados los servicios a precio cerrado se puede afirmar que admiten la contratación por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, siempre y cuando el precio del mismo se calcule conforme a los parámetros utilizados por el ayuntamiento para calcular las rutas de este tipo de servicios.

En este sentido, el artículo 1 bis.2 del proyecto, referido a las formas de contratación, lo define como:

“ a) Servicio previamente contratado: servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático”.

Sin embargo, en el artículo 39 bis.1 se prevé que los servicios de taxi a precio cerrado sólo se admitirán en los servicios previamente contratados por medios telemáticos, lo que se entiende va en contra de lo que se contempla en el artículo 38.3 del reglamento, el cual, como se ha expuesto antes, admite las distintas formas de contratación (radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático) siempre que el precio se calcule conforme se establece en el mismo; se trata, por tanto, de dos cuestiones distintas: la forma de contratación y cómo se calcula el precio.

En base a ello, procede modificar el artículo 39 bis.1 del proyecto para adaptarlo a lo previsto en el artículo 38.3 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, en el sentido de admitir que los servicios de taxi a precio cerrado se admitirán en los servicios previamente contratados por los distintos medios antes expuestos, si bien el precio se calculará conforme a los parámetros utilizados por el ayuntamiento para calcular las rutas de este tipo de servicios.

Por otra parte, el proyecto en su artículo 1 bis.3.b) define la contratación del servicio en la modalidad del precio cerrado como: “*Precio cerrado: precio estimado de un servicio de taxi calculado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con las tarifas vigentes, que tendrán carácter de máximas*”.

En el mismo sentido, en el artículo 39 bis.2 se contempla que cuando un viajero contrate a precio cerrado, facilitando los datos que se indican, conocerá el precio estimado antes de su realización.

Respecto de ello, en primer lugar, cabe indicar que de la literalidad del artículo 38.3 se desprende que el precio cerrado será una cuantía determinada que podrá conocer el usuario antes de la realización del servicio en los servicios contratados previamente (“*No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, 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*”), por lo que, en ningún caso, el precio cerrado puede ser definido como un “precio estimado de un servicio de taxi calculado...”, como figura en el artículo 39 bis.2 del proyecto, al no ajustarse a las previsiones contenidas al respecto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Además, ambos artículos del proyecto (1 bis.3.b) y 39 bis.2), entran en contradicción con el artículo 48.3 del mismo que prevé “....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 de Madrid”, que recoge literalmente lo previsto en el artículo 38.3 del reglamento autonómico, por lo que también entran en contradicción con lo previsto en éste.

El precio de los servicios, cuando la contratación se realiza en la modalidad de precio cerrado no puede consistir en un precio estimado, sino que el precio debe consistir en una cuantía concreta, calculada mediante los parámetros utilizados por el ayuntamiento para calcular este tipo de rutas, que el usuario conocerá con exactitud antes de realizar el servicio.

En definitiva, se propone modificar la redacción de los artículos 1 bis y 39 bis del proyecto y adecuar su contenido a lo establecido en el artículo 38.3 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Analizado el precio cerrado procede ver si el contenido recogido en el proyecto de modificación de ordenanza respecto de la contratación del servicio mediante la modalidad de precio por plaza con pago individual, definida en el artículo 1 bis y regulado en el artículo 39 ter se adecua a las previsiones contenidas en el citado reglamento autonómico.

Como ha quedado expuesto con anterioridad, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 37.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, los servicios contratados por plaza con pago individual son servicios previamente contratados (“...los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes.....*podrán promover la prestación* de servicios con contratación previa por plaza con pago individual....”), por lo que podrán ser realizados a precio cerrado.

En este sentido el artículo 39 ter.6 del proyecto establece:

“Para un trayecto origen y destino, la suma de los precios abonados por los usuarios que comparten total o parcialmente el trayecto no podrá ser superior al precio que hubiera resultado del cálculo del precio cerrado ni inferior al resultante de la aplicación de la reducción aplicable para dicho precio cerrado según los parámetros aprobados por el órgano municipal competente, que

deberá realizarse se acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio”.

A la vista de lo anterior, se puede concluir que los servicios realizados mediante la modalidad de precio por plaza con pago individual:

1. Son servicios que deberán ser previamente contratados (nunca directamente).
2. Deberán ser contratados por medios telemáticos (previsión contenida en el artículo 39 ter.1 del proyecto).
3. Deberán ser realizados a precio cerrado para cada uno de los usuarios en relación con el recorrido realizado por cada uno de ellos, los cuales deberán conocer el importe a pagar por el servicio antes de su realización, a los efectos de garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, como establece el artículo 37.2, in fine.

Por ello, es preciso suprimir la parte final del apartado b) del artículo 39 bis.3, referida a las paradas intermedias, ya que en este tipo de servicios a precio cerrado si se realizarán, entre el origen y el destino, paradas intermedias.

III. OTRAS OBSERVACIONES AL PROYECTO

Además de las observaciones realizadas en el punto anterior del informe procede hacer las siguientes:

- En el punto cinco, se prevé la modificación del artículo 7 de la ordenanza en vigor referido a la solicitud de la licencia. El citado artículo en su apartado 3. b), establece:

“El adquirente de la licencia de taxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

...

b) El vehículo podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiriera la disposición del mismo y así figure en el permiso de circulación, o bien otro distinto, que se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza”.

Por tanto, en virtud del mismo se permite que, en caso de transmisión de la licencia de autotaxi, el vehículo pueda ser el que estuviera adscrito a la licencia con independencia de cualquier circunstancia.

A este respecto, cabe destacar, que el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo establece que, como regla general “será preciso obtener la licencia municipal de autotaxi y la autorización de transporte público discrecional interurbano en automóvil de turismo, autorización de transporte de la clase VT, la cual al ser de ámbito nacional se otorga por la Comunidad de Madrid por competencia delegada de la Administración del Estado de acuerdo con lo previsto en la normativa de ésta, concretamente en la Orden de 4 de febrero de 1993, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional por carretera (Capítulo IV denominado Régimen de las autorizaciones de Transporte Público interurbano en automóviles de Turismo, en vigor).”

El artículo 51.1 de la citada orden, referido a la transmisión de las autorizaciones establece que la novación subjetiva se autorizará “*únicamente* cuando los adquirentes reúnan los requisitos establecidos para el originario otorgamiento de dichas *autorizaciones...*”, y, en relación a los vehículos, el artículo 43, referido a los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones, en el apartado f), establece:

“Los vehículos a los que hayan de referirse las autorizaciones...no podrán tener una antigüedad superior a dos años desde la fecha de matriculación inicial”.

Teniendo en cuenta lo anterior, el artículo 17.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo establece que “**la novación subjetiva de las licencias, cualquiera que sea la causa que la motive, se autorizará cuando el adquirente reúna todos los requisitos establecidos para el originario otorgamiento de las mismas...**”, y, **a estos efectos, el artículo 10.1.e)** que se deberá:

“Disponer de los vehículos a los que han de referirse las licencias que deberán cumplir los requisitos previstos en el capítulo 3 de este reglamento y no superar la antigüedad exigida, en su caso, en la normativa estatal para poder tener adscrita una autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo....”.

Atendiendo a todo lo expuesto, y a los efectos de no ir contra lo establecido en el decreto autonómico, se propone la siguiente redacción para el artículo 7.3.b):

“**El vehículo podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia cuando el nuevo titular adquiriera la disposición del mismo, así figure en el permiso de circulación, no supere la antigüedad exigida, en su caso, en la normativa estatal para poder tener adscrita una autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo, o bien otro distinto, que**

se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza”.

- De acuerdo al punto catorce del proyecto, se añade un artículo 22 bis, con la denominación “Tique de servicio”, en el apartado 3, que regula los datos que debe contener el tique de la impresora o en formato electrónico en la contratación a precio cerrado, el punto 3 establece que debe figurar el “Descuento aplicado”.

Sin embargo, el artículo 38.3 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, en su párrafo segundo prevé que en los servicios previamente contratados a precio cerrado, el precio no podrá superar el que resulte de aplicar las tarifas vigentes ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida por el ayuntamiento competente, por lo que se propone sustituir en el punto 3 del artículo 22 bis.3 la expresión “descuento aplicado” por “reducción aplicada”, conforme se establece en el citado reglamento.

Asimismo, dado que los servicios contratados por plaza con pago individual, como ha quedado expuesto, deberán ser contratados a precio cerrado para cada uno de los usuarios que comparten el vehículo, en el apartado 4 deberá figurar, en el punto 1 “Expresión precio cerrado por plaza” y, además, como en el anterior, que uno de los datos a contener el tique es la “reducción aplicada”.

- De acuerdo con el punto veinticuatro del proyecto se modifica el artículo 38.1 según el cual:

“Todas las licencias de autotaxi podrán prestar servicio de lunes a domingo un máximo de 24 horas, salvo los días de descanso obligatorio. Dicho periodo se computará entre las 6.00 y las 6.00 horas del día *siguiente*”.

Teniendo en cuenta que el día tiene 24 horas y que las licencias de autotaxi no podrán prestar servicio más de este número de horas se propone eliminar la referencia “un máximo” quedando la redacción:

“*Todas las licencias de autotaxi podrán prestar servicio de lunes a domingo durante las 24 horas del día, salvo los días de descanso obligatorio. Dicho periodo se computará entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente*”.

- En los puntos cuarenta y cuarenta y uno de proyecto se prevé la adición de dos nuevos artículos, numerados como 70 y 71, denominados “Licencia de autotaxi por puntos” y “Procedimiento, respectivamente.

Mediante el artículo 70 se establece una regulación según la cual las licencias de autotaxi disponen de un saldo de 8 puntos que se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga al titular por la comisión de determinadas infracciones muy graves o graves previstas en la Ley 20/1998,

de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en el proyecto no es correcta la referencia a ésta ley), con especificación de cuáles sean las infracciones.

De acuerdo con el artículo 71, en el acuerdo de inicio del expediente sancionador se indicará expresamente, además de la sanción económica, el número de puntos que se detraen; de forma que cuando el titular de la licencia haya perdido la totalidad de los puntos se acordará la sanción de suspensión por un periodo de tres meses a un año de la licencia de taxi de la que fuera titular o con la que se hubiera cometido las infracciones. Cumplida la sanción de suspensión el titular de la licencia recuperará los 8 puntos.

Respecto de la regulación que el proyecto contiene en estos dos artículos, cabe destacar que, por una parte, se establece que ante la comisión de infracciones que estén tipificadas como muy graves o graves junto a la sanción pecuniaria se impondrá una sanción accesoria que será la pérdida de los puntos que la misma conlleve según lo previsto en la propia ordenanza, y, por otra, que cuando se pierdan todos los puntos se impondrá como sanción la suspensión de la licencia de autotaxi, con lo que no se podrá ejercer la actividad, durante un periodo que irá de tres meses a un año.

De acuerdo con el artículo 25.1 de la Constitución Española, "nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento".

La potestad sancionadora permite a las Administraciones Públicas corregir el incumplimiento de los mandatos legales mediante la imposición de sanciones a los infractores, como respuesta frente a la comisión de conductas legalmente tipificadas como infracción, por ello, uno de los principios básicos de la potestad sancionadora es el de tipicidad, una de las manifestaciones esenciales del principio de legalidad, y que exige la más estricta adecuación entre la conducta prohibida descrita en el tipo y el hecho cometido por acción u omisión; es decir el hecho cometido debe adecuarse al hecho descrito en el tipo infractor previsto en una norma con rango de ley.

En el caso en cuestión, la ordenanza, norma de rango reglamentario, establece que por la comisión de sanciones de naturaleza muy grave o grave, las cuales si se encuentran tipificadas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, junto con la sanción principal, la sanción económica, de forma accesoria por la comisión de infracciones se irán perdiendo una serie de puntos hasta llegar al límite previsto en cuyo caso se impondrá como sanción la suspensión de la licencia de autotaxi por un periodo de entre tres meses y años, lo que no está tipificado en ninguna norma de rango de ley de aplicación (ni en la Ley 20/1998,

de 27 de noviembre, ni en la Ley 16/1987, de 30 de julio), no siendo suficiente una norma de rango reglamentario, como es una ordenanza.

Ello es así, ya que si bien la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en su artículo 16.1, en su segundo párrafo, establece: “*Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de las infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y hasta un año en las muy graves*”, en la citada ley no se determina que esta suspensión sea por la pérdida de los puntos que se otorguen a la licencia ni cuántos puntos conllevan las infracciones según sean muy graves, graves o leves, lo que se estima tiene que estar tipificado en una norma de rango de ley.

Se entiende que el citado artículo pudiera ser contrario a derecho al no estar previsto legalmente que las conductas a que se refiere supongan la pérdida de puntos y que al perder todos ellos se pueda, como sanción, suspender las licencias de autotaxi.

IV. CONCLUSIÓN

A los efectos de lo previsto en el artículo 37.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, deberán atenderse las observaciones realizadas al objeto de adecuar el proyecto de ordenanza a lo previsto en el citado reglamento.

En relación con el resto de observaciones formuladas, se estima que deberían ser analizadas para que el proyecto se adecue a las previsiones contenidas en la normativa en vigor.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: BUENO GARCÍA ABEL
Fecha: 2021.01.22 13:58