



**Asunto: informe de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi, de 28 de noviembre de 2012.**

**1. Antecedentes.**

Por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, con fecha 16 de diciembre, se remite a esta dirección general el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012 (en adelante, ORT), acompañado de la preceptiva memoria de análisis de impacto normativo (en adelante MAIN)

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 7.º 1.3 e) del Acuerdo de 5 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía, corresponde a esta dirección general emitir el informe de calidad regulatoria sobre las propuestas de ordenanzas y reglamentos municipales que integrará, en su caso, el informe al que se refiere el apartado 7.º 1.1 e) 7 del citado acuerdo.

**2. Contenido del anteproyecto.**

El anteproyecto de ordenanza tiene por objeto la modificación de la ORT, con la finalidad principal de incorporar las modificaciones introducidas por la Comunidad de Madrid en 2019 en 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. La MAIN que acompaña al anteproyecto establece que, a través de esta modificación, se pretende:

- Adecuar y flexibilizar los requisitos para la obtención de las licencias de autotaxi y permisos de conductor.
- Flexibilizar la duración diaria de prestación del servicio.
- Aumentar la flota de eurotaxi para garantizar los derechos de las personas con discapacidad.
- Modernizar el sector, incorporando nuevas formas de contratación del servicio.
- Incorporar mejoras tecnológicas.
- Mejorar la protección del medio ambiente urbano.
- Incorporar la denominada “*licencia por puntos*” como garantía de los derechos de los consumidores.



### **3. Informe.**

#### **3.1. Observaciones a la memoria de análisis de impacto normativo.**

##### **3.1.1. Resumen ejecutivo.**

En el apartado “*situación que se regula*” se han incorporado los objetivos, y no “*los problemas que se pretenden resolver o las situaciones que se prevén mejorar*”, tal y como indica la Guía Metodológica para la elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo aprobada por Acuerdo de 14 de mayo de 2020 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (en adelante, Guía MAIN).

En el apartado “*análisis jurídico*” se incluyen futuras resoluciones que será preciso aprobar pero que parece que actualmente no existen, por lo que deben eliminarse del resumen ejecutivo y explicarlas en el texto de la MAIN.

En el apartado “*tramitación*” deben completarse las fechas, teniendo en cuenta que se trata de previsiones no vinculantes.

En el apartado “*evaluación*” no se han identificado los impactos a evaluar, ni en el resumen ejecutivo ni en el texto de la MAIN. En este sentido, se mencionan como impactos a evaluar el aumento del número de exámenes y de vehículos eurotaxi, y la mejora de las características medioambientales de la flota, que no son impactos provocados por la norma, sino objetivos de la misma. De conformidad con la Guía MAIN, debe evaluarse al menos un impacto, quedando a decisión del órgano promotor de la propuesta normativa decidir cuál o cuáles serán los impactos a evaluar.

##### **3.1.2. Oportunidad.**

En el análisis de alternativas no se entiende la justificación que lleva a descartar la opción de elaborar una nueva ordenanza, ya que se dice que “*esta opción se considera inadecuada porque la necesidad de dar cumplimiento a la normativa autonómica no introduce modificaciones sustanciales al sector del taxi*”.

Dicha afirmación no parece acorde con el contenido de la modificación, que afecta a más de la mitad de los preceptos de la ordenanza actual (la ORT tiene 69 artículos y la propuesta modificativa 44 apartados). En este sentido, el apartado 5.º 1.2 de las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aprobadas por Acuerdo de 25 de junio de 2020 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (en adelante, las Directrices) establece que, como regla general, es preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de la disposición originaria y sus posteriores modificaciones, por lo que las disposiciones modificativas deberán utilizarse con carácter restrictivo.

Además, conviene advertir que, según el apartado 5.º 1.7 de las Directrices, la regla general es que las modificaciones muy extensas deben generar una disposición completa de sustitución, no condicionando el supuesto de una nueva



disposición a la introducción de modificaciones sustanciales en la originaria, como parece interpretar el órgano proponente.

Junto a ello, se omite en el análisis de alternativas la conveniencia de incluir en esta modificación todos aquellos contenidos necesarios para la adaptación de la ORT a las modificaciones normativas acaecidas en los últimos años, y no solo de las específicas vinculadas al sector del transporte. En este sentido, debe tenerse en cuenta la entrada en vigor de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC) y de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP), especialmente en materia de documentación aportada por los interesados al procedimiento administrativo (artículo 28 LPAC), así como requisitos para el acceso y ejercicio de actividades de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM). Asimismo, debería tenerse en cuenta la aprobación de la Ordenanza de Atención a la Ciudadanía y Administración Electrónica, de 26 de febrero de 2019.

No obstante, concurre una situación de excepcional urgencia, derivada de la modificación sustantiva del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, operada por el Decreto 35/2019 de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, que 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.

Por ello, sería más conveniente invocar tales razones de urgencia para descartar la alternativa de la elaboración de una nueva ordenanza y su adaptación a las últimas modificaciones normativas, en lugar de indicar que el anteproyecto *“no introduce modificaciones sustanciales”*.

### **3.1.3. Tramitación.**

Puesto que la modificación de la ORT se ha propuesto para inclusión en el Plan Anual Normativo 2021 debe señalarse expresamente en la MAIN. Por otra parte, deben completarse los restantes datos que se incluyen en este apartado.

### **3.1.4. Impacto competencial.**

Se considera que la reproducción de la exposición de motivos de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, no añade nada a la MAIN, por lo que se sugiere que se suprima este contenido del análisis de impacto competencial.

### **3.1.5. Impacto económico.**

En la parte final de este impacto se contienen unas valoraciones sobre la reducción de los costes de operación y de determinadas externalidades del servicio que no parecen tener relación con la modificación normativa operada, por lo que



debería explicarse con mayor claridad en qué medida las previsiones del nuevo apartado 5 del artículo 37 poseen un impacto sobre la reducción de estos costes, y también valorar qué impacto poseen sobre los ingresos.

Por otra parte, se reitera que la regulación del principio de eficacia en todo el territorio nacional que contenían los artículos 19 y 20 LGUM ha sido declarada inconstitucional por la STC 79/2017, de 22 de junio, por lo que no es correcto aludir al citado principio en la MAIN.

### **3.2. Observaciones de técnica normativa.**

#### **3.2.1. Disposiciones generales de la parte dispositiva.**

Conforme a lo indicado en el apartado 2.º 4.1 de las Directrices, es contenido propio de las disposiciones generales de una norma recoger las definiciones necesarias para una mejor comprensión de algunos de los términos empleados en aquella.

En el caso que nos ocupa, se añade el artículo 1 bis de “*definiciones*”.

No obstante, la ordenanza carece de un carácter eminentemente técnico, refiriéndose las definiciones a tipologías de vehículo, forma de contratación del servicio, modalidades de fijación del precio del servicio y modos de contratación del servicio, que no constituyen términos técnicos de difícil comprensión. Por otra parte, sí existen en el texto de la ORT otras expresiones que quizá sí sería adecuado definir, tales como “*totalizadores de los taxímetros*” o “*taquicronométrico*”.

Por ello, debe revisarse si la comprensión del texto realmente demanda la inclusión de definiciones.

Así, se define “*vehículo autotaxi*” como vehículo adscrito a una licencia de autotaxi, si bien el artículo 15, que no se modifica, establece que “*cada licencia tendrá adscrito un único vehículo matriculado y habilitado para circular (...)*”, por lo que no parece necesaria incluir esta definición.

Se recomienda revisar el texto de la modificación, incorporando la expresión “*vehículo autotaxi*” en todo el texto ya que es el término que se emplea en el artículo 1 bis relativo a las definiciones.

De igual forma, el artículo 21 de la ordenanza vigente define “*vehículo eurotaxi*”, que también se modifica en la propuesta normativa, por lo que se sugiere modificar este artículo en los términos que sean necesarios, manteniendo la definición de “*eurotaxi*”, respetando así la estructura y terminología de la disposición preexistente, conforme al apartado 5.º 1.5 de las Directrices.

#### **3.2.2. Estilo de las disposiciones modificativas.**

De conformidad con el apartado 5.º 1.8 de las Directrices, como regla general las disposiciones modificativas deben utilizar el estilo de regulación, consistente en



dar una nueva redacción a los preceptos modificados, y no el de sustitución. Asimismo, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el apartado 5.º 1.16 sobre la reproducción íntegra de preceptos: *“en el caso de que se modifiquen varias unidades de división interna (apartados, párrafos, letras, números o puntos) de un mismo precepto, el contenido de este se reproducirá íntegramente. Si se trata de modificaciones menores, cabe admitir la reproducción únicamente de la correspondiente unidad de división interna que resulte afectada”*.

De acuerdo con lo anterior, debe revisarse el estilo de los siguientes apartados del artículo único del anteproyecto: cuatro, siete, once, dieciocho, veintiuno, treinta, treinta y cinco, treinta y seis, treinta y ocho y treinta y nueve.

En particular, en el apartado once, es innecesario indicar que el artículo se renumera.

### **3.2.3. Criterios de composición del articulado.**

Se sugiere realizar una revisión general de todo el articulado para aplicar los criterios de composición previstos en el apartado 2.º 6.5, 6.8 y 6.9 de las Directrices, en lo relativo a la eliminación de los distintos tipos de sangrías que se aprecian en el texto.

### **3.2.4. Remisiones y citas.**

Según lo dispuesto en el apartado 4.º 1.2 y 1.4 de las Directrices, con carácter general deberá evitarse la proliferación de remisiones que, en su caso, deberán incluir una mención conceptual que facilite su comprensión, por lo que no deben realizarse únicamente de forma genérica a las normas y los actos, o a sus preceptos, sino, en lo posible, a su contenido, para que el principio de seguridad jurídica no se resienta.

Por tanto, en el último apartado del artículo 21 debe precisarse cuál es la materia sobre la que versa la normativa aplicable, para que la remisión sea más precisa.

Conforme al apartado 4.º 2.3 de las Directrices *“La cita corta y decreciente sólo se exceptuará para identificar un precepto que se vaya a modificar. En tal caso, se citará en primer lugar el precepto a modificar y seguidamente se extraerá la unidad de división interna que sufra la modificación”*.

En aplicación de tal regla, en el apartado quince del artículo único debería indicarse que *“se modifica la letra b) del apartado 4, que queda redactada en los siguientes términos”*.

El apartado 4.º 2.5 de las Directrices indica que, en caso de citarse un precepto de la misma norma o acto, no deberán utilizarse expresiones como, por ejemplo, *“de este reglamento”* o *“del presente reglamento”*, excepto cuando se citen conjuntamente preceptos de la misma norma o acto y de otro diferente. Las mismas



reglas serán aplicables cuando la cita se refiera a una parte del precepto en la que aquella se produce. En aplicación de tal regla:

- En el artículo 21 debe eliminarse la referencia a “*esta ordenanza*” de la expresión “*artículo 17.1 b) de esta ordenanza*”.
- En el artículo 20, en la letra b) debe eliminarse la referencia a “*de este artículo*” de la expresión “*contemplados en la letra a) del apartado 2 de este artículo*”
- En el artículo 37, en el último párrafo del apartado 5 debe suprimirse “*artículo 37*”.

### **3.2.5. Disposiciones modificativas.**

Conforme al apartado 5.º 1.10 de las Directrices, en la modificación de los artículos 52 y 54 deberán entrecomillarse al inicio y al final cada una de las letras modificadas, al no ser estas consecutivas.

### **3.2.6. Disposiciones de la parte final.**

#### **a) Disposición transitoria primera. Permisos municipales de conductor de autotaxi.**

Para facilitar su mejor comprensión, se sugiere la siguiente redacción del párrafo primero:

*“Los permisos municipales de conductor de autotaxi expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de esta ordenanza se consideran válidos a todos los efectos”.*

#### **b) Disposición derogatoria única.**

Conforme al apartado 2.º 6.2 de las Directrices *“Debe dotarse a los artículos de contenido normativo, obviando motivaciones o explicaciones cuyo lugar adecuado es la parte expositiva de la norma. Tampoco deben contener deseos, intenciones, declaraciones ni formulaciones innecesarias o carentes de sentido”.*

Por tal motivo, debería eliminarse de esta disposición derogatoria la frase *“pues queda sin contenido al ser sustituido el libro de reclamaciones por las hojas de reclamaciones definidas en el artículo 50”.* Dicha explicación debería incorporarse en la MAIN o en la parte expositiva del anteproyecto.

#### **c) Disposiciones finales.**

A pesar de que ha constituido durante el pasado una práctica reiterada en todas las ordenanzas municipales, no se considera conveniente que el Pleno, a través de las ordenanzas que aprueba, efectúe atribuciones de competencias a órganos superiores o directivos del Ayuntamiento.



Dichas atribuciones deben efectuarse a través de los decretos y acuerdos de desconcentración y delegación de competencias del Alcalde y de la Junta de Gobierno. Por ese motivo, se sugiere para la disposición final primera la redacción dada en el apartado 2.º 7.8 e) de las Directrices, según el siguiente tenor:

*“Disposición final primera. Interpretación y desarrollo de la ordenanza.*

*El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:*

*a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.*

*b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de la ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.*

Finalmente, resulta necesario incluir una disposición final relativa a los títulos competenciales que justifican la competencia municipal para aprobar la ordenanza. En este sentido, el artículo 2 puede relacionar la normativa legal aplicable en la materia regulada, pero la identificación de los citados títulos competenciales debe incorporarse en una disposición final, conforme establece el apartado 2.º 7.8 b) de las Directrices.

### **3.3. Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.**

#### **3.3.1. Parte expositiva.**

Debería revisarse la redacción del párrafo tercero, a fin de facilitar su comprensión. Asimismo, debe explicarse en qué medida la modificación de la Orden ITC/155/2020 exige la modificación de la ORT.

Finalmente, debe indicarse que significan las siglas BTP que aparecen en el párrafo quinto.

#### **3.3.2. Artículo 7. Transmisión.**

En el apartado 3 los párrafos a) y b) se refieren al mismo requisito, por lo que deben constituir un único apartado.

Por otra parte, debería regularse la forma de acreditar el cumplimiento de los diferentes requisitos previstos. La falta de esta regulación deja al libre criterio del órgano encargado de realizar la tramitación si el requisito de que se trate se halla acreditado o no, aumentando la discrecionalidad y reduciendo la seguridad jurídica del solicitante. En otros supuestos sí se incluye la manera de acreditar el cumplimiento de un requisito, por ejemplo en el artículo 4.1 e) o en el artículo 20.2 b) 1.º de la ordenanza modificada.



Respecto al requisito previsto en el apartado 3 c) *“No haber transmitido una licencia de autotaxi en el plazo que determine la normativa autonómica reguladora de los servicios de transporte público en automóviles de turismo”*, debería precisarse qué precepto en concreto regula esta cuestión, puesto que resulta esencial para facilitar la comprensión de esta limitación. Se considera que es menos garantista la redacción propuesta que una eventual desactualización de la previsión contenida en este precepto derivada de una futura modificación normativa.

### **3.3.3. Artículo 10. Registro municipal de licencias.**

El artículo 10 ORT se refiere al Registro municipal de licencias. Este precepto comienza señalando *“en el Registro municipal de licencias se anotarán, en todo caso (...)”*. Se desconoce si es la ORT la que procedió a la creación del Registro o dónde se contiene la regulación del mismo.

Tampoco se aclara si la inscripción se realiza de oficio o a instancia de parte. Se considera que la inscripción debería producirse de oficio, ya que todos los datos que figuran en el Registro son datos de los que dispone el Ayuntamiento y la exigencia de dichos datos a los titulares de licencia contradice lo dispuesto en el artículo 28 LPAC.

Asimismo, debe tenerse en cuenta en la configuración del Registro la previsión del artículo 17.1 LGUM de que *“las inscripciones en registros con carácter habilitante tendrán a todos los efectos el carácter de autorización”*. Por tanto, debería aclararse en la MAIN si la inscripción tiene o no carácter habilitante, o si el Registro es una mera herramienta de control interno para la Administración municipal.

Debería aprovecharse la modificación para redactar este artículo de forma más comprensible. Así, parece que los datos previstos en las letras b) y c) podrían unificarse. En la letra d) se mencionan los *“elementos”* de los vehículos sin que se comprenda a qué elementos se está haciendo referencia. La letra f) también debería aclararse, ya que se estima que se tratará de subvenciones relativas a la actividad del taxi, debiendo asimismo redactar de manera más clara la alusión a *“las reintegradas”*.

Finalmente, se considera que debería incluirse alguna mención a la Ordenanza de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid, ya que es la norma que especifica las obligaciones en materia de transparencia para el ámbito municipal, e incorporar como límite a la publicidad de los datos del Registro la normativa en materia de protección de datos de carácter personal

### **3.3.4. Artículo 14. Extinción.**

El Decreto 74/2005 establece en su artículo 18.1 c) que *“las licencias de autotaxi se extinguirán por las siguientes causas (...) c) Rescate”*, sin aclarar en qué consiste este rescate.





El apartado c) del artículo 14 desarrolla esta forma de extinción, estableciendo la posibilidad de aprobar planes de amortización de licencias, en casos de desequilibrio entre oferta y demanda.

Se considera que la regulación del rescate carece de la necesaria concreción a fin de garantizar la seguridad jurídica, teniendo en cuenta además que el ejercicio de esta facultad por el Ayuntamiento puede dar lugar a que actuales titulares de licencia dejen de disponer de ella. Por este motivo, debería regularse esta cuestión con más detalle, previendo en qué supuestos y sobre qué licencias pueden desplegarse estos planes de amortización.

### **3.3.5. Artículo 17. Características.**

El apartado 2 señala que el número de plazas debe figurar en el permiso de circulación y en la tarjeta de la Inspección Técnica de Vehículos (en adelante, ITV). Con independencia de que efectivamente esta información figura en dichos documentos, no es competencia del Ayuntamiento establecer los contenidos de los mismos, ya que ambos documentos y sus especificaciones están regulados en la normativa estatal, por lo que debería eliminarse del artículo 17.2 esta última frase.

### **3.3.6. Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.**

El apartado 1 de este artículo, cuya modificación no se propone, establece:

*“La adscripción de un vehículo, en el supuesto de otorgamiento de una nueva licencia contemplado en el artículo 6 de esta ordenanza, se tramitará conforme al procedimiento y requisitos regulados en los apartados siguientes, salvo aquellos que son aplicables exclusivamente a la sustitución de vehículos ya adscritos a una licencia”.*

Es decir, de la lectura de ese apartado se deduce que lo que regula el artículo es la adscripción de vehículos a las licencias nuevas. Sin embargo, el apartado 2 regula justo el otro supuesto, la adscripción por sustitución. Por ello, se sugiere de nuevo revisar por completo la redacción de este artículo, para facilitar su mejor comprensión.

Por otra parte, y tal como se ha señalado ya anteriormente, el establecimiento de requisitos para el acceso o ejercicio de la actividad debe ir acompañado de la forma de justificar el cumplimiento de los mismos. Esto es aplicable a todos los requisitos previstos en el apartado 2 a).

Asimismo, en este apartado se hace referencia a la inspección técnica periódica. Parece que esta inspección es la ITV, por lo que debe denominarse de la manera oficial.

El apartado 2 debería estructurarse de manera más comprensible, de forma que las letras fueran apartados y los numerales ordinales, letras.



### **3.3.7. Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.**

La previsión del apartado 1 c) segundo párrafo debería incluirse en el artículo 22 bis, relativo al tique del servicio.

Por otra parte, se emplean en este artículo expresiones que se considera que deberían ser objeto de definición en el artículo destinado a definiciones o bien de aclaración respecto a su significado, en particular las palabras “*totalizadores*” y “*taquicronométrica*”. En este sentido, debe tenerse en cuenta que aunque estas expresiones sean de uso común para los titulares de licencias no lo son para el resto de los ciudadanos, debiendo la ordenanza ser comprensible para la totalidad de sus destinatarios.

Asimismo, debería redactarse de forma más clara la especificación contenida en el apartado 5 e) del artículo. En este sentido, se sugiere sustituir “*hasta finalizar el mismo*” por “*hasta la finalización del servicio*”.

### **3.3.8. Artículo 22 bis. Tique del servicio.**

En el apartado 2 c) se sugiere completar la redacción con la expresión “*de autotaxi*”.

El apartado e) incluye como dato mínimo del tique los “*datos de identificación del cliente*”. Llama la atención que el tique contenga esta información, ya que con carácter general el tique no contiene este tipo de datos, que son característicos de las facturas, y en la actualidad cuando se suministra dicho tique en los servicios de transporte en autotaxi no figuran los datos de identificación del cliente.

En este sentido, debería ajustarse esta regulación a las previsiones del Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación y que sustituye el anteriormente denominado “*tique*”, por la factura simplificada.

Además, incluir este contenido precisaría que el cliente se identificara y aportara su documentación para cotejar que es la persona a nombre de quien se expide el tique lo cual también implicaría un tratamiento de datos personales que debería realizarse con las garantías de la normativa en materia de protección de datos de carácter personal. No obstante, si se considera preciso que el tique incluya esta información, debería explicarse el motivo en la MAIN.

### **3.3.9. Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.**

Tal y como se ha señalado ya anteriormente, el establecimiento de requisitos para el acceso o ejercicio de la actividad debe ir acompañado de la forma de justificar el cumplimiento de los mismos.



Por lo tanto, en el apartado 1, cuando se enumeran los requisitos para obtener el permiso de conductor, debe precisarse no solo el requisito, sino también la forma de acreditar su cumplimiento.

### **3.3.10. Artículo 31. La tarjeta de identificación del conductor de autotaxi.**

Se sugiere eliminar el artículo determinado del título del artículo.

Por otra parte, y para mayor claridad, deberían enumerarse los distintos datos que integran el contenido de la tarjeta de identificación a través de letras en párrafos separados.

### **3.3.11. Artículo 33. Devolución de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.**

Se prevé un nuevo supuesto de devolución de la tarjeta cuando se declare una incapacidad por tiempo superior a 30 días. Se considera que este nuevo supuesto debe ser objeto de análisis en la MAIN, ya que en la misma no se explica el motivo de su inclusión.

Adicionalmente y en relación con esta cuestión, parece que la ordenanza distingue entre el permiso municipal de conductor de autotaxi y la tarjeta de identificación del conductor de autotaxi, cuando ambas cuestiones están íntimamente conectadas. Es decir, la obtención del permiso debería llevar necesariamente a la expedición de la tarjeta. Pero en este supuesto, se pierde la tarjeta de identificación, pero no el permiso, ya que esta modificación no se incluye en el artículo 30 que es el relativo a la devolución del permiso. Debería aclararse esta cuestión.

### **3.3.12. Artículo 38. Duración del servicio.**

El apartado 1 de este precepto establece la posibilidad de prestar servicio las 24 horas del día, pero el apartado 2 prevé que el órgano municipal competente podrá establecer la duración máxima y mínima de prestación del servicio. Esta previsión contradice lo dispuesto en el apartado 1, que ya ha establecido una duración máxima de 24 horas, por lo que o bien se cambia la redacción del apartado 1, o bien se modifica el apartado 2 para limitar la resolución del órgano competente a fijar la duración mínima, en aplicación del principio de inderogabilidad singular recogido en el artículo 37 LPAC.

Por otra parte, esta ampliación de la duración del servicio debería ser objeto de análisis en la MAIN, tanto por su impacto económico, como por el impacto medioambiental que provoca la circulación “*en vacío*” de los taxis durante un mayor periodo de tiempo.

Con independencia de lo anterior, debería mejorarse la redacción del apartado 1, para lo que se propone la siguiente redacción: “*las licencias de autotaxi habilitarán para prestar servicio de lunes a domingo...*”



### **3.3.13. Artículo 38 bis. Régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi.**

En el apartado 3 c) se hace referencia a una serie de datos que deben aportarse en relación con la prestación del servicio a personas con movilidad reducida, si bien debería aclararse en qué forma debe facilitarse esta información.

### **3.3.14. Artículo 39. Contratación del servicio.**

En el apartado 4 las letras b) y c) forman parte de la letra a), por lo que debe reenumerarse correctamente este apartado.

### **3.3.15. Artículo 47. Emisoras de radio.**

Este artículo ha sido anulado por la sentencia de 17 de julio de 2017, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-Administrativo, anulación confirmada en casación a través de la sentencia 684/2020 del Tribunal Supremo. Por tanto, es incorrecto incorporarlo en el anteproyecto modificativo como un artículo derogado, al haber sido anulado judicialmente.

### **3.3.16. Artículo 48. Régimen tarifario.**

Para facilitar una mejor comprensión del texto, se sugiere revisar la redacción del apartado 3, dividiéndolo en dos apartados distintos y unificar en un único apartado los actuales 4 y 5.

### **3.3.17. Artículo 54. Obligaciones de los conductores.**

Se incorpora en este artículo como obligación del conductor respetar el código de vestimenta. Por ello, se estima necesario valorar la necesidad y proporcionalidad de este requisito para la prestación del servicio y justificarlo en la MAIN.

En caso de que se considere que el establecimiento de dicho código de vestimenta constituye un requisito proporcional y necesario, la definición del código de vestimenta previsto en la disposición adicional única, en cuanto regulación de alcance general y obligatorio, debe incluirse en el articulado, no siendo susceptible de desarrollo mediante instrucción, dado su carácter normativo.

En este sentido, la instrucción es un instrumento en manos del poder ejecutivo, al que está vedado la posibilidad de normativizar, ya que la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, atribuye en Madrid dicha facultad al Pleno en su artículo 11.1 d), por lo que en ningún caso podrían aprobarse instrucciones que supusieran normativizar una materia.

### **3.3.18. Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos.**

Este precepto incorpora de forma novedosa la denominada “*licencia de autotaxi por puntos*”. Sin embargo, no se trata en puridad de una licencia por puntos, sino que se explica que se trata de “*un sistema de graduación de las sanciones por*



*reincidencia o habitualidad*”. Esta configuración suscita dudas, ya que la pérdida de puntos que puede llevar a la suspensión de la licencia es en realidad otra sanción que se impondrá de manera acumulativa a las previstas en la legislación autonómica. En efecto, las sanciones e infracciones aparecen tipificadas en la Ley autonómica 20/1998, de 28 de julio. El artículo 16 de esta ley establece lo siguiente:

*“Artículo 16. Infracciones y sanciones.*

*1. En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente Ley. **Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves.** Las infracciones de las normas reguladoras de los servicios de transporte urbano en automóviles turismo se clasifican en muy graves, graves y leves.*

*2. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos siguientes se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencias o de seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora. La cuantía de las sanciones se determinará conforme al baremo siguiente: Se sancionarán con multa de 1.001 a 6.000 euros las infracciones tipificadas como muy graves. Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones tipificadas como graves. Se sancionarán con multa de hasta 400 euros las infracciones tipificadas como leves”.*

El sistema arbitrado por el anteproyecto parece un desarrollo de la previsión del apartado 1, cuando permite la suspensión temporal de las licencias (que también se prevé en el vigente artículo 67.3 ORT), pero se considera que debería explicarse de manera detallada en la MAIN su encaje en el régimen sancionador autonómico, teniendo presentes los principios de legalidad y tipicidad recogidos en los artículos 25 y 27 LRJSP y la competencia municipal para su establecimiento, conforme al título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Igualmente, convendría explicar en la MAIN si la regulación del procedimiento sancionador al que se refiere el artículo 61 ORT está contenida en alguna disposición estatal o autonómica, así como la competencia municipal para su modificación mediante las nuevas previsiones procedimentales del artículo 71 del anteproyecto.



Con independencia de lo anterior, por razones de seguridad jurídica resulta necesario precisar los artículos de la legislación sectorial que tipifican las infracciones que podrían dar lugar a la pérdida de puntos, sin que sea suficiente la alusión contenida en el apartado 2 de este artículo.

Finalmente, no resulta coherente el encaje de estos dos nuevos artículos 70 y 71 con los ya existentes en la ORT relativos al régimen sancionador, que ya contiene un artículo 61 relativo al procedimiento sancionador y un artículo 67 referido a las sanciones. En este sentido, la regulación del procedimiento sancionador y del régimen de infracciones y sanciones debería realizarse de forma unitaria en los artículos ya existentes sobre esta materia.

*Firmado electrónicamente*

EL DIRECTOR GENERAL DE ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO

(P.S. Resolución de 22 de diciembre de 2020 de la Coordinadora General de la Alcaldía por la que se dispone la suplencia del Director General de Organización y Régimen Jurídico)

David López De Pablo