

MEMORIA IMPACTO NORMATIVO DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

1 Resumen Ejecutivo

DATOS GENERALES			
Órgano proponente	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	Fecha	30 de octubre de 2020
Tipo de disposición	Ordenanza		x
	Reglamento		
	Reglamento Orgánico		
	Estatuto de Organismo Público		
Título de la disposición	ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI		
Tipo de Memoria	Normal x	Abreviada	

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	
Situación que se regula	Las situaciones que se pretenden mejorar: 1. Las condiciones de acceso y ejercicio de la profesión de conductor en materia de obtención y revisión de permisos municipales de conductor de autotaxi 2. Las condiciones de prestación del servicio de taxi incluyendo nuevas fórmulas de contratación: por plaza con pago individual, conocido como taxi compartido, y, una nueva modalidad de fijación del precio de un servicio de taxi, basado en la aplicación de las tarifas, conocida como el precio cerrado, dando respuesta a la nueva realidad del mercado del transporte urbano garantizando los derechos de los usuarios, como consumidores y destinatarios finales del servicio. 3. La duración diaria de prestación del servicio de taxi, flexibilizando la duración mínima. 4. La accesibilidad del transporte incluyendo libertad de adscripción de vehículos eurotaxi a las licencias favoreciendo la autonomía personal y social de las personas con discapacidad. 5. La prevención de situaciones reincidentes infractoras mediante la habilitación de la Licencia por puntos, respecto de infracciones de especial gravedad (incumplimientos tarifarios, régimen de paradas) como garantía de los derechos de los consumidores.
Objetivos que se persiguen	1. Dar cumplimiento a la obligación legal de adaptar la Ordenanza Reguladora del taxi de Madrid a las modificaciones operadas por la Comunidad de Madrid en su Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo. 2. Actualizar la Ordenanza Reguladora del taxi para el cumplimiento de los siguientes objetivos: a. Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi. b. Flexibilizar los requisitos de obtención del permiso de conductor. c. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida. d. Modernizar el sector del taxi mediante la implantación de la contratación por plaza con pago individual y del precio cerrado. e. Contribuir a la sostenibilidad medioambiental urbana f. Incorporar un sistema de licencia de taxi por puntos
Principales alternativas consideradas	1. Elaborar una nueva ordenanza del taxi que permita innovar soluciones eficaces socialmente consensuadas con los problemas del presente y que se anticipe a las realidades de la gestión del taxi.

	2. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza
2. CONTENIDO	
Estructura de la propuesta	Preámbulo Artículo único Disposición adicional única. Disposición transitoria primera Disposición transitoria segunda Disposición transitoria tercera Disposición derogatoria única Disposición final primera Disposición final segunda
3. ANÁLISIS JURÍDICO	
Normas, decretos y acuerdos afectados	1. Parámetros de cálculo de Precio cerrado
	2. Aprobación del Calendario de la Revisión Administrativa de las licencias
4. TRAMITACIÓN	
Inclusión de la Propuesta en el Plan Anual Normativo	El Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid para el año 2021, aprobado por la Junta de Gobierno en su sesión de 3 de diciembre de 2020.
Consulta pública previa	SI Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 19 de septiembre de 2019
	Fecha de la consulta: 22/09/2019 a 22/10/2019

Informes recabados	1. Asesoría Jurídica 2. Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Formación de la Gerencia de la Ciudad. 3. Dirección General de Transparencia y Calidad- Oficina de Protección de Datos. 4. Dirección Agencia Tributaria de Madrid. 5. Comisión Permanente del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid 6. Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid 7. Comité Madrileño de Transportes 8. Federación Profesional del Taxi 9. Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid 10. Asociación Madrileña del Taxi 11. Élite Taxi 12. FAMMA_Cocemfe
Fecha prevista inclusión orden del día Comisión Preparatoria	16 de febrero de 2021
Fecha prevista inclusión orden del día Junta Gobierno	18 de febrero de 2021
Fecha prevista trámite de alegaciones	A partir del 25 de febrero un plazo de 30 días naturales
Fecha prevista aprobación definitiva Junta de Gobierno	15 de abril de 2021
Fechas previstas tramitación Pleno	6 de mayo de 2021
5. ANÁLISIS DE IMPACTOS	
Impacto competencial	Transporte urbano: Artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid Medio ambiente urbano, incluyendo en particular la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, en virtud del artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y específicamente, del artículo 39. 1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid. Protección de consumidores en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid

Impacto organizativo	Incidencia en creación de órganos, entidades y puestos de trabajo	
	NO	
	Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos	
	NO	
Impacto presupuestario	Afecta sólo al área de gobierno proponente	SI
	Afecta a otras áreas de gobierno u organismos	NO
	Aplicaciones presupuestarias afectadas	001/150/32900
	Cuantificación gastos e ingresos	
	Impacto económico	Impacto económico directo
En caso afirmativo, enumerar los principales efectos		
Impacto económico indirecto		NO
		En caso afirmativo, enumerar los principales efectos
Impacto de género	La norma posee relevancia de género	NO
		En el caso en que la norma posea relevancia de género, indicar si el impacto de género es positivo o negativo
Simplificación de procedimientos	Supone una reducción de cargas administrativas	
	SI	
	Incorpora nuevas cargas administrativas	
	SI	
	Supone una simplificación de procedimientos	
	SI	
Otros impactos	1. Medioambiental	
	2. Igualdad, no discriminación y accesibilidad universal	
6. EVALUACIÓN		
Evaluación normativa	SI	

Plazo para la evaluación de la norma	Plazo total: 31/12/2023		
	Evaluaciones periódicas:	Plazo/s: anual	SI
Identificación de objetivos a evaluar	1. Aumentar el número de exámenes para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.		
	2. Aumento en el número de eurotaxi		
	3. Mejora de las características medioambientales de la flota		
Identificación de impactos a evaluar	1. Aumento del número de exámenes		
	2. Aumento en el número de eurotaxi		
	3. Mejora de las características medioambientales de la flota.		
Herramientas de evaluación para cada objetivo	1. Base de datos de licencias		
	2. Base de datos de vehículos autotaxi		
	3. Base de datos de vehículos autotaxi.		
Herramientas de evaluación para cada impacto	1. Análisis de exámenes realizados		
	2. Análisis de la flota		
	3. Análisis de la flota		

2 Oportunidad de la propuesta normativa.

2.1 Los problemas que se pretenden resolver o las situaciones que se prevén mejorar con la aplicación de la norma.

La modificación sustantiva del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, operada por el Decreto 35/2019 de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid (BOCM nº 86 de 11/04/2019),¹ obliga a los municipios a adaptar en el plazo de seis meses sus Ordenanzas a lo previsto en el citado Reglamento, quedando sin efecto las vigentes a la entrada en vigor de este Decreto en todo aquello en lo que se opongan a lo previsto en el mismo. Como precisa la Exposición de Motivos del Decreto 35/2019, de 9 de abril, desde

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

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

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

De otro, la adecuación del Reglamento autonómico a la nueva realidad del mercado de transportes para lograr una cierta modernización en el sector del taxi, actualizando los requisitos para la obtención de la licencias municipales de taxi y ejercicio de la profesión de conductor, así como nuevas formas de contratación como la contratación por plaza con pago individual y un nuevo modelo de fijación del precio basado en las tarifas, el precio cerrado, cuyas regulaciones remite a la ordenanza municipal.

La Ordenanza Reguladora del Taxi, adoptada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre 2012, ha sido sometida a dos modificaciones para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos: la primera se realizó mediante por Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014, mientras que la segunda se llevó a cabo mediante Acuerdo del Pleno de fecha 31 de octubre de 2017.

Ahora se precia una tercera modificación con el fin de atender las nuevas realidades sociales y tecnológicas, que se basan en las que se citan a continuación:

La adecuación y **flexibilización de los requisitos** para la obtención de las licencias de autotaxi y permisos de conductor.

La **ordenación de las licencias de autotaxi** flexibilizando la duración diaria de prestación del servicio de taxi.

La **accesibilidad del transporte** y la **garantía de los derechos de las personas con discapacidad** permitiendo la adscripción de vehículos eurotaxi con los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, con la finalidad de aumentar

¹ Decreto que puede consultarse en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid a través del siguiente link: http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/04/11/BOCM-20190411-2.PDF

la flota de eurotaxi, y, estableciendo la obligatoriedad del bucle magnético en los eurotaxi para favorecer la autonomía personal y social de las personas con discapacidad auditiva.

La **modernización del sector** incorporando una nueva forma de contratación del servicio que permita la contratación por plaza con pago individual, conocido como taxi compartido, y, una nueva modalidad de fijación del precio de un servicio de taxi, basado en la aplicación de las tarifas, conocida como el precio cerrado, dando respuesta a la nueva realidad del mercado del transporte urbano garantizando los derechos de los usuarios, como consumidores y destinatarios finales del servicio.

Incorporación de **mejoras tecnológicas** en las condiciones de prestación del servicio de taxi admitiendo el tique electrónico como documento justificativo de un viaje en taxi.

La protección del medio ambiente urbano, estableciendo que los vehículos autotaxi y eurotaxi deberán tener clasificación medioambiental Cero emisiones y ECO.

La prevención de situaciones reincidentes infractoras mediante la habilitación de la Licencia por puntos, respecto de infracciones de especial gravedad (incumplimientos tarifarios, régimen de paradas) como **garantía de los derechos de los consumidores**.

2.2 Las diferentes alternativas existentes para afrontar la situación que se plantea

El Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades descritas optando por cualquiera de las siguientes alternativas:

1. Elaborar una nueva ordenanza del taxi que permita innovar soluciones eficaces socialmente consensuadas con los problemas del presente y que se anticipe a las realidades de la gestión del taxi. Esta opción se considera inadecuada porque la necesidad de dar cumplimiento a la normativa autonómica no introduce modificaciones sustanciales al sector del taxi.
2. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza. Esta opción se considera adecuada y satisfactoria puesto que permite cumplir el mandato autonómico que precisa de desarrollo local posterior y proporciona un instrumento esencial para construir y dar solución a las cuestiones de fondo planteadas para mejorar y modernizar la prestación de servicio.

2.3 Los motivos de interés general que justifican la aprobación de la norma

Como cuestión general previa es preciso analizar la naturaleza jurídica de las licencias de autotaxi:

- Actividad de transporte sujeta a **autorización** administrativa previa.
- Es un transporte **público**, a cambio de precio.
- Es un transporte **discrecional de viajeros**, no sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Se realiza en vehículos tipo **turismo**.
- Es una **actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores y por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa.

Madrid cuenta con 15.723 licencias de taxi de Madrid que desarrollan su actividad en el Área de Prestación Conjunta (APC) que es un ámbito territorial de prestación del servicio del taxi conformado por el municipio de Madrid y 45 municipios más. Por ello, su ámbito de actuación comprende:

- **15.723 licencias de taxi,**
 - El 22,5% del total de licencias de taxi de España (en torno a 70.000)
 - 98,5% del total de licencias de la Comunidad de Madrid (15.962)
 - 2,8 licencias por cada 1.000 habitantes (considerando el total de licencias).
- **Ámbito territorial (APC):** 46 municipios de la Comunidad de Madrid
- **Población: 5.5 millones,** 85% de la población de la Comunidad de Madrid

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente flexibilidad en sus opciones de transporte. La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea justifican, asimismo, la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de los usuarios, atendiendo los siguientes motivos de interés general:

La **garantía del transporte público** *flexibilizando los requisitos* para la obtención de las licencias de autotaxi y permisos de conductor y *ordenando las licencias de autotaxi* adaptando la duración diaria de prestación del servicio de taxi.

La **accesibilidad del transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad**, por un lado, a las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas fomentando la mayor disponibilidad de la flota de eurotaxi, y, por otro lado, a las personas con discapacidad auditiva estableciendo la obligatoriedad del bucle magnético en los eurotaxi.

La **protección de los consumidores y usuarios** al incorporar las condiciones de prestación del servicio en la contratación por plaza con pago individual, y, las reglas de aplicación del precio cerrado, basado en la **promoción del uso de las nuevas tecnologías**, dando respuesta a la nueva realidad del mercado del transporte urbano que demanda nuevas modalidades de contratación y conocimiento previo del precio de un servicio de taxi.

La **protección del medio ambiente y del entorno urbano**, estableciendo que los vehículos autotaxi y eurotaxi deberán tener la clasificación medioambiental Cero emisiones y ECO.

Garantizar los derechos de los consumidores mediante el establecimiento de la Licencia por puntos.

2.4 Los objetivos que se persiguen

Dar cumplimiento a la obligación legal de adaptar la Ordenanza Reguladora del taxi de Madrid a las modificaciones operadas por la Comunidad de Madrid en su Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Actualizar la Ordenanza Reguladora del taxi para el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi.
- Flexibilizar los requisitos de obtención del permiso de conductor.
- Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.

- Modernizar el sector del taxi mediante la implantación de la contratación por plaza con pago individual y del precio cerrado.
- Contribuir a la sostenibilidad medioambiental urbana.
- Incorporar un sistema de licencia de taxi por puntos

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

3 Contenido de la propuesta normativa

3.1 Estructura de la propuesta normativa

La estructura de la norma es la siguiente:

Preámbulo

Artículo único

Disposición adicional única.

Disposición transitoria primera

Disposición transitoria segunda

Disposición transitoria tercera

Disposición derogatoria única

Disposición final primera

Disposición final segunda

3.2 Resumen de los principales aspectos y de las medidas más importantes contenidas en la propuesta normativa

La propuesta de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012 contiene una variedad de aspectos y medidas que se centran en los siguientes, de acuerdo con la estructura de la propuesta de ordenanza:

3.2.1 Título preliminar

Se incluye definición de conceptos y términos utilizados en la Ordenanza con el fin de matizar y aclarar previamente cuestiones a regular en la norma, esencialmente: tipos de vehículos, formas de contratación, modalidades de fijación del precio y modos de contratación, incluyendo condiciones de prestación del servicio. El artículo 2 pasa a denominarse “título competencial” con el contenido previsto en el mismo.

3.2.2 De las licencias de autotaxi

En relación con las licencias de autotaxi, se modifican las siguientes cuestiones:

- En cuanto a los **requisitos para ser titular de licencia de taxi**, se reordenan e incorporan los siguientes: se permite la titularidad a personas jurídicas y es obligatorio disponer de dirección, firma electrónica y equipo informático, y, se eliminan otros como el domicilio de las personas en la Comunidad de Madrid (artículo 4 de la ORT).
- **Transmisión de licencias de autotaxi**: se reordena fijando de forma diferenciada los requisitos que debe acreditar el transmitente (artículo 7) y los que corresponden al adquirente (artículos 4 y 7).

- Consulta pública al **Registro municipal de licencias de taxi** en los términos de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno y demás leyes que resulten de aplicación (artículo 10 de la ORT). Los datos que figuran en el Registro se gestionan a instancia de la administración municipal que no sólo se utiliza como herramienta de control interno sino también produce efectos de autorización.

3.2.3 De los Vehículos autotaxi

En relación con los vehículos se prevé lo siguiente:

- **Clasificación medioambiental:** En la modificación de la ORT de 2017, se incluye que a partir del 1 de enero de 2018 todos los vehículos autotaxi, a excepción de los Eurotaxi, deben ser Cero emisiones o Eco. Con esta propuesta normativa se elimina la excepción a los Eurotaxi, avanzando en el cumplimiento de los objetivos de calidad medioambiental contemplados en el Plan A de Calidad del Aire y en la Estrategia 360 (artículo 16 y Disposición Transitoria Sexta de la ORT).
- **Número de plazas** se amplía de 5 a 9 el número total de plazas autorizadas, incluido el conductor, de acuerdo con las características constructivas de los turismos como vehículos destinados al transporte de personas hasta 9 plazas, ampliando así su capacidad de transporte (artículo 17 de la ORT)
- **Procedimiento de adscripción de vehículos:** En relación con la antigüedad del vehículo nuevo se adapta la ORT a lo previsto en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que se remite a la normativa estatal y se suprime el requisito de la verificación tras la instalación del sistema tarifario en el vehículo que corresponde a los órganos competentes de Industria de la Comunidad de Madrid, favoreciendo el inicio de la prestación del servicio (artículo 20 de la ORT).
- **Vehículos eurotaxi:** se elimina la exención de cumplimiento de requisitos medioambientales y se traslada la definición de vehículo eurotaxi al Título preliminar (artículo 21 de la ORT).
- Instalación del **bucle magnético** en los vehículos para favorecer la comunicación con personas de discapacidad auditiva (Artículo 22.1 de la ORT).
- **Obligación de los titulares de licencias de autotaxi de facilitar** datos de los totalizadores de los taxímetros de los vehículos y cualesquiera otros datos relacionados con la explotación necesarios para la ordenación del servicio (artículo 22.3 párrafo tercero de la ORT).
- **Elementos mínimos obligatorios:** Además del tique de la impresora, se incorpora el tique en formato electrónico como documentos justificativos de un servicio de taxi. Asimismo, se indica el detalle de los datos que se deben reflejar en el tique en los casos de precio cerrado y precio por plaza (artículo 22 bis de la ORT).

La gestión y ordenación de la actividad por parte del municipio comprende en el ámbito de sus competencias, actuaciones relacionadas con las condiciones y modalidades de la prestación, de los vehículos y su equipamiento, y de todos los medios materiales afectos al servicio, sin perjuicio de la homologación que corresponde a los organismos competentes.

Se trata de una condición de prestación del servicio basada en criterios de seguridad y calidad: fomentar el pago y expedición del tique en formato electrónico permite mejoras de eficiencia en los procesos de ejecución de pagos y redundan en mejor competencia:

- El potencial desarrollo de innovaciones en el ámbito de los instrumentos de pago, que servirá de plataforma de despegue de otros servicios de valor añadido, como la facturación electrónica y los pagos a través del teléfono móvil o de Internet.

- La desaparición de barreras para la ejecución de pagos por parte de turistas.
- La seguridad que ofrece a los propios profesionales, puesto que implica una disminución del dinero en efectivo que llevan a bordo del vehículo.
- **Publicidad Vehículos eurotaxi:** al eliminarse el régimen especial de eurotaxi se suprime la referencia al mismo (Artículo 26.4 b) de la ORT).

3.2.4 De los conductores

En relación con los conductores se modifican las siguientes cuestiones:

- **Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi** (artículo 28 de la ORT): En el marco de los requisitos mínimos establecidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, la propuesta de ordenanza elimina aquellos que han devenidos innecesarios, como por ejemplo el título de graduado en educación secundaria obligatoria y la prueba psicotécnica en el examen, y, añade nuevas condiciones para mejorar la calidad del servicio de taxi, como el conocimiento de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y los criterios de aplicación de los Protocolos de Calidad del Aire.
- Además, se contempla como novedad la **publicación en la web municipal de una muestra representativa de preguntas**.
- **Revisión de permisos municipales:** Se elimina la revisión como trámite dejando el artículo 29 sin contenido. Afecta igualmente a los artículos 30 y 32 de la ORT.
- **Extinción de permisos municipales:** al suprimir el trámite de la revisión de permisos previsto en el artículo 29 de la ORT, es preciso suprimir de los apartados 5 y 11 del artículo 29bis la remisión al artículo 29.2 al 28, relativo a los requisitos de obtención.
- **Tarjeta de identificación de conductor:** se simplifica los datos que figuran en las tarjetas (artículo 31 de la ORT).
- **Devolución de Tarjeta de identificación de conductor:** Se incluye un nuevo supuesto de devolución que consiste en la declaración de incapacidad temporal superior a 30 días (artículo 33 de la ORT).

3.2.5 Condiciones de prestación del servicio

En relación con la gestión del servicio:

- **Ordenación del servicio en situaciones de disminución de demanda:** se incluye un nuevo apartado 5 en el artículo 37.
- **Duración del servicio:** se elimina la regulación horaria mínima de 7 horas, para favorecer la flexibilidad horaria de prestación del servicio y los criterios de conciliación laboral previstos en el ámbito laboral y se amplía la máxima hasta 24 horas, sujeta a fijación por órgano competente (artículo 38 de la ORT).
- **Eurotaxi:** con el fin de incrementar la flota de eurotaxi para facilitar la autonomía personal y social y favorecer los desplazamientos de las personas que necesitan una silla de ruedas, en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% de la flota efectiva de taxis sea eurotaxi, y, tras la modificación de la ORT en el año 2014, se aprueban la I y II convocatorias de Régimen especial de eurotaxi, que ha permitido incrementar la flota de eurotaxi hasta superar el límite legal. En la actualidad se dispone de 564 eurotaxi, de los cuales 536 pertenecen al régimen especial.

Tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años, permitiendo a los beneficiarios llevar publicidad en el portón trasero del vehículo y prestar servicio todos los días de la semana al estar excepcionados del régimen de descanso.

Con ocasión de la reforma de la ORT resulta conveniente estudiar las diferentes opciones, planteándose como posibles las siguientes: mantener el modelo actual de convocatorias con posibles prórrogas a los beneficiarios actuales, o en su caso, abandonarlo y regular un régimen transitorio de adaptación con un sistema paulatino que obligue a los adquirentes de licencias a adscribir un eurotaxi, etc...La solución adoptada ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un Eurotaxi, sin necesidad de vincularse a Convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida.

Esta solución motiva la supresión del régimen especial de eurotaxi con una modificación del artículo 38 bis y una eliminación del artículo 38 ter.

- **Contratación del servicio directa o previa:** Se especifica las condiciones de prestación en contratación previa a precio cerrado y contratación por plaza con pago individual, previsto en el Decreto 35/2019, de 9 de abril. A este fin, esta propuesta normativa determina sus reglas de aplicación (artículo 39 y nuevos artículos 39 bis y 39 ter).
- **Emisoras de radio:** se suprime la obligación de las entidades que gestionen emisoras de radio o contratación mediante sistemas telemáticos de facilitar datos de explotación del servicio a efectos estadísticos, de acuerdo con la nulidad declarada de este apartado por la sentencia del TSJ de Madrid de 17 de julio de 2017 (artículo 47 de la ORT).
- **Régimen tarifario:** Se incluye la regulación del Decreto 35/2019, de 9 de abril que permite el precio cerrado como modalidad de fijación del precio de un viaje en taxi para servicios previamente contratados, fijando mediante instrucción los parámetros de cálculo (artículo 48 de la ORT).

También se añade posibilidad de establecer tarifas fijas con origen o destino en áreas de cero emisiones.

- **Hojas de Reclamaciones:** se recoge la previsión del Decreto 35/2019, de 9 de abril, que sustituye la obligación de los vehículos autotaxi de tener a disposición de los viajeros el Libro de reclamaciones por las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa de consumo. (artículo 50 de la ORT)
- **Documentación a bordo:** supone una adaptación al Decreto eliminando aquellos documentos no precisos (artículo 51 de la ORT).
- **Derechos de los usuarios:** se mantienen los derechos actuales, pero añadiendo precisiones motivadas por la incorporación del precio cerrado o la contratación por plaza: derecho a tique del servicio; no elección del itinerario; Se matiza la expresión “perros guía” por la de “perros de asistencia para personas con discapacidad” (artículo 52 de la ORT).
- **Obligaciones de los conductores** (artículo 54 de la ORT):
 - La definición de un código de vestimenta
 - la temperatura de los vehículos autotaxi se igualan a la temperatura prevista en el Real Decreto 1826/2009, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones térmicas en los edificios, aprobado por Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, entre 21º y 26º.
 - la eliminación del Libro de reclamaciones que se sustituyen por las hojas de reclamaciones.

- **Ejecución de la sanción de suspensión:** La referencia al artículo 64 a) de la ORT se elimina al estar este artículo suprimido (artículo 68 de la ORT).

3.2.6 De la Revisión anual

La periodicidad anual de la revisión administrativa que recoge la ORT puede ser una carga administrativa excesiva, por lo que se propone una regulación que permita su reducción.

A este respecto, los taxis que han de disponer de autorización VT para realizar transportes interurbanos se someten a este visado cada cuatro años. Se trata de seguir comprobando los requisitos de las licencias adaptándolo a modelos de gestión avanzada y simplificada (artículo 56 de la ORT).

3.2.7 De la licencia por puntos (artículo 70 de la ORT)

Descripción:

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma impliquen la imputación de responsabilidad cuya sanción puede llevar aparejada sanción económica y de suspensión de la licencia de taxi. Con el fin de objetivar la aplicación de la norma a determinados comportamientos antijurídicos reiterados, se introduce la Licencia de taxi por puntos.

Con un saldo inicial de 8 puntos, se trata de deducir puntos en función de las sanciones firmes en vía administrativa, con motivo de la comisión de infracciones muy graves y determinadas infracciones graves, en particular aquellas que se consideran de especial vinculación con el objeto a proteger: la salvaguarda de los derechos de los viajeros como consumidores y destinatarios finales de la prestación del servicio de taxi, como son las referidas a los regímenes de paradas, tarifas, descanso y a la instalación y adecuado funcionamiento del taxímetro y otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

Desde el punto de vista jurídico y de oportunidad se propone valorar la Licencia de taxi por puntos, con un crédito inicial de puntos cuya pérdida progresiva estaría relacionada con el incumplimiento de aquellas condiciones esenciales de las licencias que se estimasen prioritarias desde el punto de vista de calidad.

La pérdida total de puntos conlleva la sanción de suspensión de la licencia de autotaxi de la que sea titular, y con la que se hayan cometido las infracciones, durante un período de tres meses a un año, que una vez cumplida, le permite recuperar 4 puntos durante los dos primeros años sin sanciones firmes. Asimismo, se establece la posibilidad de recuperar la pérdida parcial de puntos por el transcurso de dos años, sin que el titular haya sido sancionado por la comisión de alguna de las infracciones que conllevan detracción de puntos.

Justificación.

El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción *“...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.”*

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la

sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, *“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”*.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiva el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

3.2.8 Régimen transitorio de la clasificación medioambiental de los vehículos.

El artículo 16 de la propuesta normativa establece que los vehículos deberán ser Cero o eco emisiones, obligación que afecta a los que se adscriban a partir de su entrada en vigor. Por ello se modifica la Disposición Transitoria Sexta a efectos de permitir que los vehículos que se hayan adscrito antes de su entrada en vigor y no cumplan esta clasificación puedan seguir prestando servicio respetando la antigüedad de 10 años.

3.3 Elementos novedosos

Como elementos de actualidad especificados en el apartado anterior se incluyen:

- Flexibilización de requisitos para la obtención de licencias y permisos de conductor
- Contratación previa a precio cerrado.
- Contratación previa por plaza con pago individual
- Duración del servicio: se elimina la obligación mínima diaria de 7 horas de prestación del servicio.
- Eurotaxi: libertad de adscripción de eurotaxi sin convocatoria pública previa de régimen especial para la obtención de los beneficios de explotación de la licencia y clasificación medioambiental Eco o Cero emisiones para autorizar modelos y sustituciones de vehículos eurotaxi a partir del 1 de enero de 2024.
- Licencia por puntos como sistema de reeducación de conductas antijurídicas reiteradas.

4 Análisis jurídico

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de transporte urbano, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de

Madrid; en materia de protección del medio ambiente urbano, en virtud de lo indicado en el artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, y, en materia de protección de los derechos de consumidores de acuerdo con lo establecido en el artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, y, al amparo de la habilitación contenida en la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.

En materia de **transporte**, la propuesta normativa cumple la atribución competencial municipal prevista en el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de diciembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al atribuir a los municipios la competencia *“para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales”*.

La aprobación de esta propuesta normativa no implica normas derogadas, modificadas o sin efecto. No constan acuerdos de la Junta de Gobierno, decretos de la Alcaldía o de titulares de áreas, instrucciones anteriores o resoluciones de órganos directivos que resulten afectados por la aplicación de esta propuesta normativa.

En cuanto a la **protección de la contaminación atmosférica**, el artículo 25.2 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, reconoce a los Municipios competencias propias. En el ámbito de actuaciones municipales, la propuesta normativa mantiene los requisitos de clasificación medioambiental previstos en la ORT de 2012, en la modificación de 2017, incluyendo en el artículo 16 la obligación de Eco y cero emisiones a todos los taxis, como los eurotaxi.

Por lo que respecta a la **protección de consumidores**, en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, se incluye matizaciones en cuanto a derechos y obligaciones y condiciones de prestación del servicio, como garantía de los derechos de los viajeros.

La ejecución de la norma propuesta sí requiere ser objeto de desarrollo en los siguientes aspectos mediante resolución del órgano directivo:

- Parámetros de cálculo del precio cerrado
- Contratación previa por plaza con pago individual
- Aprobación del calendario de la revisión de las licencias de autotaxi.
- Código de vestimenta del taxi.

5 Tramitación

La tramitación de la modificación de la ordenanza ha seguido los siguientes pasos:

1. Esta propuesta normativa está incluida en el **Plan Anual Normativo**, recogido en su Anexo I, con fecha 3 de diciembre de 2020, conforme a lo previsto en el Acuerdo de 15 de junio de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueban las Directrices sobre el Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid
2. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 19 de septiembre de 2019, aprobó someter a **consulta pública previa**, regulada en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi. Se abrió así un proceso, que se inició el 22 de septiembre y finalizó el 22 de octubre de 2019, con el fin de conocer la opinión de los ciudadanos y poder efectuar las modificaciones que se estimen pertinentes en la Ordenanza, con un total de 387 comentarios recibidos.

3. Proceso de redacción de la propuesta normativa por el órgano promotor

Con carácter previo a la redacción del primer borrador, y coincidiendo con la fase de consulta pública previa, se han mantenido una serie de reuniones con asociaciones, grupos de interés y otras Administraciones, al amparo de lo previsto en el art. 133.2 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, conforme al siguiente calendario:

Día y hora	Sector	Asistentes
24/09/2019 10:00 – 11:00	Asociaciones representativas de usuarios con discapacidad	FAMMA Asociación Madrileña del Taxi
16/06/2020 13:00 – 14:00	Asociaciones representativas del sector del taxi	Federación Profesional del Taxi de Madrid Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid Élite Taxi Asociación Madrileña del Taxi
23/06/2020 13:00 – 14:00	Asociaciones representativas del sector del taxi	Federación Profesional del Taxi de Madrid Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid Élite Taxi Asociación Madrileña del Taxi
10/07/2020 13:00 -14:00	Asociaciones representativas del sector del taxi	Federación Profesional del Taxi de Madrid Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid Élite Taxi Asociación Madrileña del Taxi
21/07/2020 12:00 – 13:00	Asociaciones representativas del sector del taxi	Federación Profesional del Taxi de Madrid Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid Élite Taxi Asociación Madrileña del Taxi

4. Remisión a las Áreas de Gobierno que integran la Estructura de la Organización Municipal

El 3 de noviembre de 2020 la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación remite a la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad el anteproyecto de Ordenanza Reguladora del Taxi y la Memoria de impacto normativo de la modificación de la Ordenanza.

Con fecha 4 de noviembre de 2020 por parte de la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, se remite el anteproyecto para informe a las diferentes Secretarías Generales Técnicas, con plazo de finalización el 18 de noviembre.

Han formulado observaciones los siguientes órganos directivos

- Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

- Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Formación de la Gerencia de la Ciudad
- Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Hacienda y Personal.
- Dirección Agencia Tributaria Madrid
- Dirección General de Presupuestos
- Dirección General de Costes y Gestión de Personal.
- Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental
- Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos
- Secretaría General Técnica Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias
- Dirección General de Emergencias y Protección Civil
- Dirección General de la Policía Municipal
- Gerencia Madrid Salud
- Instituto Municipal de Consumo
- Dirección General de Transparencia y Calidad

Se ha elaborado informe de contestación que se incorpora como Anexo I.

5. Informes preceptivos y facultativos solicitados:

Se solicitarán informes:

- a. Asociaciones representativas del sector del taxi.
 - Federación Profesional del Taxi de Madrid.
 - Asociación Gremial de Autotaxi.
 - Asociación Élite Taxi Madrid.
 - Asociación Madrileña del Taxi.
- b. Organizaciones de consumidores y usuarios.
- c. Centrales sindicales con implantación en el territorio.
- d. Comunidad de Madrid, que de acuerdo con el artículo 39 ter en relación con la regulación de la Contratación por plaza con pago individual, tiene carácter preceptivo y vinculante según dispone el artículo 37 apartado 2 del 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.

6. Fechas de Tramitación estimadas

- a. Fechas previstas para la inclusión del Anteproyecto de Ordenanza en los órdenes del día de las sesiones de la Comisión Preparatoria y de la Junta de Gobierno para su aprobación inicial: 16 de febrero de 2021.
- b. Fecha prevista de realización del trámite de alegaciones. A partir del 25 de febrero de 2021 un plazo de 30 días naturales.
- c. Fecha prevista de aprobación definitiva del proyecto por la Junta de Gobierno: 15 de abril de 2021.
- d. Fechas previstas para la tramitación del proyecto en el Pleno: 6 de mayo de 2021.

6 Análisis de impactos

La propuesta de ordenanza que se propone no supone un cambio radical del régimen jurídico dado que la actividad del taxi sigue sometida al régimen de autorización previa: se incorpora algún requisito adicional orientado a la mejora de la calidad medioambiental, calidad del servicio, accesibilidad y aplicación de las nuevas tecnologías. Algunos de estos requisitos se reflejan en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, a cuya modificación se encamina esta propuesta de modificación de ordenanza, pero otros son incorporados ex novo por el Ayuntamiento como mejora, sin que vengan impuestos por la citada disposición reglamentaria.

Dado que esta propuesta de ordenanza desarrolla y complementa al Decreto 35/2019, de 9 de abril, ya citado, se incluye enlace a la MAIN de esta disposición.

<https://www.comunidad.madrid/transparencia/normativa/modificacion-reglamento-del-taxi>

6.1 Impacto competencial

6.1.1 Competencia en materia de transportes

En el marco normativo actual, conviene precisar, como cuestión previa, que las competencias en materia de **transporte público discrecional de viajeros** se dibujan del siguiente modo:

- Tratándose de **transportes que discurran por más de una Comunidad Autónoma**, las Comunidades Autónomas ejercen las competencias relativas a los transportes discrecionales de viajeros por delegación del Estado en virtud de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable.
- Respecto de los **transportes que discurran íntegramente por su territorio**, las Comunidades Autónomas tienen competencia exclusiva, asumida en el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Madrid por la vía del artículo 148 Constitución Española.

Por tanto, la competencia legislativa en materia de **transporte urbano** corresponde en exclusiva a las Comunidades Autónomas por aplicación de la Constitución Española y del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Madrid y de acuerdo con el marco competencial definido por la Sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional:

el transporte urbano es, como regla general, transporte intracomunitario, como hemos reiterado en nuestras SSTC 33/1981 y 179/1985, razón por la cual la competencia para su regulación corresponde a las Comunidades Autónomas que han asumido competencia exclusiva en la materia.

El sistema general de transporte terrestre se ha dibujado tradicionalmente mediante la legislación del Estado, compuesta por las siguientes normas y demás normativa de desarrollo:

1. **Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).**
2. **Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).**

Con posterioridad, la **sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional**, se pronuncia en relación con determinados artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, declarando nulos sus artículos 113 a 118 que regulan el **transporte urbano de viajeros**, e inconstitucionales el inciso 2.1 del párrafo 1.1, y el párrafo 2.1 del artículo 2, al considerar el Alto Tribunal que la regulación por el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial.

Para evitar este vacío normativo, la Comunidad Autónoma de Madrid dicta sus propias normas de transporte urbano vinculadas a la regulación del taxi y establecimiento de reglas de coordinación con el transporte interurbano:

1. Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

Según su Disposición Final Primera, *En lo no previsto en la presente Ley o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.* Esto es la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) desarrollado por el RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).

El artículo 41 ROTT no excepciona el servicio de autotaxi de la general exigencia de título habilitante para el transporte público por carretera.

2. 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 de la Comunidad de Madrid.

En el informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo indicaba:

“El servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

Este marco regulatorio del transporte urbano se completa con la normativa del Ayuntamiento de Madrid recogida en la **Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012**, (modificada en dos ocasiones: por Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014 y de 31 de octubre de 2017).

Esta Ordenanza se dicta para desarrollar las competencias que en materia de taxi le corresponde al Ayuntamiento de Madrid por disposición de la Comunidad de Madrid prevista en su artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre y en la Disposición Adicional Primera del Decreto 74/2005, de 28 de julio y por disposición del Estado indicada en su artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

1. Artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

Los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se consideran servicios urbanos aquellos que discurran íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

2. Artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Este esquema competencial en materia de autotaxi no ha sufrido alteración alguna con la reciente reforma del artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, operada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.

La **Ley 27/2013**, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local modifica el artículo 25 LBRL que recoge un listado de materias sobre las que el municipio ejercerá competencias propias y que debe entenderse del siguiente modo:

- El listado de materias, que no de competencias, reconocido en el artículo 25.2 de la LBRL no puede ser calificado como una relación de materias tasadas o cerradas, pues la función de ese listado material no es otro que por parte del Estado se **garantice la autonomía local**, también en su dimensión competencial.
- Es un listado que garantiza un **mínimo de autonomía municipal**. Ese mínimo es el que ha sufrido, como consecuencia de las decisiones legislativas adoptadas por la Ley en su conjunto, una operación de reducción, que en lo sucesivo el legislador autonómico podrá mantener o, en su caso, ampliar en la futura legislación sectorial que apruebe en su día.

La actual redacción del artículo 25.2 LBRL recoge como competencia municipal propia el “transporte colectivo urbano” desapareciendo la anterior expresión “transporte público de viajeros”. Esta reforma no debe llevar a equívocos y entender, que el Ayuntamiento carece de competencias en materia de autotaxi, pues los Ayuntamientos tienen competencia propia no sólo sobre las materias del artículo 25.2 de la Ley reguladora de las Bases de Régimen Local sino también sobre las previstas en la legislación estatal y autonómica, así:

- De acuerdo con el artículo 33 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, Son competencias propias todas las asignadas en calidad de tales a los municipios en general y a los de gran población, sea directamente por la legislación de régimen local, sea por la legislación estatal o autonómica reguladora de los distintos sectores de la acción administrativa.
- El artículo 2.1 de la Ley de la Ley 7/1985, de 2 de abril, en su redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre dispone que Para la efectividad de la autonomía garantizada constitucionalmente a las Entidades Locales, la legislación del Estado y la de las Comunidades Autónomas, reguladora de los distintos sectores de acción pública, según la distribución constitucional de competencias, deberá asegurar a los Municipios, las Provincias y las Islas su derecho a intervenir en cuantos asuntos afecten directamente al círculo de sus intereses, atribuyéndoles las competencias que proceda en atención a las características de la actividad pública de que se trate y a la capacidad de gestión de la Entidad Local, de conformidad con los principios de descentralización, proximidad y eficiencia, y con estricta sujeción a la normativa de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Las competencias en materia de autotaxi, como transporte típicamente urbano, siempre han sido ejercidas por los municipios, incluso antes de la aparición de las Comunidades Autónomas, y, su ejercicio no implica ejecución simultánea ni pone en riesgo la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal, cuestiones que la Ley 27/2013, de 27 de diciembre pretende evitar.

Las competencias en materia de autotaxi eran propias, antes de la reforma del artículo 25.2 LBRL, y siguen siendo propias, después de la citada reforma por disposición de la propia Comunidad de Madrid, en virtud de las siguientes disposiciones:

- El ya existente artículo 4.1 de la Ley 20/1998:

Los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se consideran servicios urbanos aquellos que discurran íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

- Asimismo, el artículo 9 de la Ley 20/1998:

El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio se ajustarán a sus normas específicas las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid

En especial, se podrán establecer reglas que predeterminen el número máximo de licencias de autotaxi en cada uno de los distintos municipios en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte.

Además, hay que considerar que estas competencias locales son **competencias propias**, de acuerdo con la Ley 1/2014, de 25 de julio, de Adaptación del Régimen Local de la Comunidad de Madrid a la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local:

.../...

2. Las competencias atribuidas a los Municipios por leyes anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, se ejercerán por los mismos de conformidad con las previsiones contenidas en la norma de atribución, en régimen de autonomía y bajo su propia responsabilidad, de acuerdo con el artículo 7.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Ley.

3. Las competencias indicadas en los apartados anteriores se desarrollarán bajo los principios de sostenibilidad, descentralización, proximidad, eficacia, eficiencia, autonomía y continuidad de los servicios.

La naturaleza propia de la competencia municipal ha sido defendida por el Ayuntamiento con ocasión de la impugnación por la Asociación Madrileña del Taxi de la Ordenanza Reguladora del Taxi de en su redacción aprobada por el Pleno de 30 de julio de 2014, en la que el demandante alegaba, entre diferentes cuestiones, falta de competencia municipal; siendo resuelta por el TSJ mediante sentencia de 17 de julio de 2017, a favor de las pretensiones municipales.

6.1.2 Competencias en materia de medio ambiente y protección del entorno urbano.

Entre las materias sobre las que la **Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local** reconoce a los Municipios competencias propias, por afectar a su círculo de intereses, se recoge en el artículo 25, 2 b) la protección del medio ambiente urbano, en particular la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas. Nos encontramos, pues, con una materia sobre la que el legislador ordinario deberá reconocer a los Municipios competencias propias de

conformidad con los principios establecidos en el artículo 2, según reza en el apartado 3 del mismo artículo 25.

La **Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera**, establece como uno de sus principios rectores el de *cautela y acción preventiva*, y establece, en el ámbito de la Administración local, para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones, como la de elaborar planes y programas para los objetivos de calidad del aire y la de integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

6.1.3 Competencia en materia de defensa de consumidores y usuarios.

En materia de protección de consumidores y usuarios, el Ayuntamiento de Madrid ejercía tales competencias en virtud de la atribución que realizaba el artículo 63 de la **Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid** y de la previsión del artículo 25. 2 g) de la LBRL, que contemplaba la “defensa de usuarios y consumidores” como una de las competencias propias de los municipios.

Sin embargo, tal inciso desapareció tras la modificación del régimen local producida por la **Ley 27/2013 de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local**, circunstancia que arrojaba dudas sobre el mantenimiento de la citada competencia. Sin embargo, la citada reforma del régimen competencial local no impide que los municipios puedan ejercer competencias sobre la materia. En efecto, tal y como indicó la Dirección General de Coordinación de la Competencia con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales en la comunicación de 31 de marzo de 2014 (fecha erróneamente en 2013) dirigida a la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid, la citada ley “no prohíbe o impide el ejercicio por los municipios de competencias en esos otros ámbitos materiales no recogidos en el citado artículo 25.2. Así, teniendo en cuenta el modelo de distribución constitucional de competencias previsto en los artículos 148 y 149 CE, nada impide que las Comunidades Autónomas, en las materias en las que hayan asumido competencias legislativas en sus respectivos estatutos de Autonomía, identifiquen las concretas competencias que corresponden al municipio en su legislación sectorial atribuyéndolas como propias de conformidad con lo previsto en el artículo 7.1 y 2 de la LBRL”

Continúa el escrito de la citada Dirección General argumentando que “desde esta perspectiva, el artículo 27.10 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, atribuye a la Comunidad Autónoma –en el marco de la legislación básica del Estado y en su caso, en los términos que la misma establezca-, el desarrollo legislativo, la potestad reglamentaria y la ejecución en materia de “defensa del consumidor y usuario, de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria del Estado, las bases y coordinación general de la sanidad, en los términos de lo dispuesto en los artículos 38, 131 y en los números 11ª, 13ª y 16ª del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución”.

De manera que, al amparo de esta habilitación estatutaria, la Ley 11/198, de 9 de julio, de Protección de los consumidores de la Comunidad de Madrid atribuye competencias a los municipios en esta materia”

Con base en cuanto se ha transcrito, la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid emitió una nota el 1 de abril de 2013, comunicando al Ayuntamiento de Madrid que “las competencias sobre defensa de los consumidores y usuarios que las Entidades Locales venían ejerciendo como propias antes de la entrada en vigor de la Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local seguirán considerándose como tales por atribución de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, y, en consecuencia, se podrán seguir ejerciendo en los mismos términos por dichas Entidades Locales”.

En conclusión, la presente Ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias que en materia de consumo otorga la citada legislación de la Comunidad de Madrid, que con carácter general habilita

a las entidades locales a “velar por la protección y defensa de los consumidores, en el ámbito de su territorio y respecto a su población”

6.2 Impacto organizativo

Al analizar el impacto organizativo de la incidencia de la propuesta normativa en la organización municipal, tanto en su aspecto de creación o supresión de órganos y puestos de trabajo como en atención al reparto de atribuciones, resulta:

- No implica cambios en la organización municipal, ni la creación o supresión de órganos ni puestos de trabajo.
- No da lugar a un nuevo reparto de atribuciones entre los distintos órganos o entidades del sector público municipal.
- No dan lugar a modificación de los decretos de la Alcaldía o Acuerdos de la Junta de Gobiernos de desconcentración y delegación de competencias.

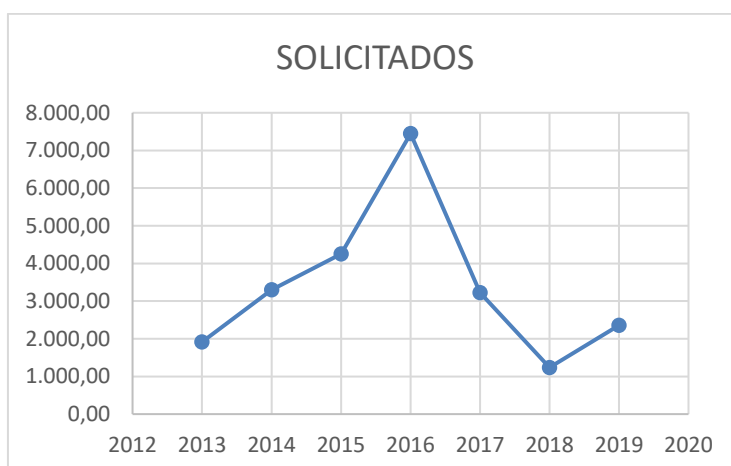
6.3 Impacto presupuestario

La aprobación de esta propuesta normativa no comporta impacto significativo en los gastos e ingresos municipales.

Particularmente, la **eliminación del trámite de revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi** prevista en la propuesta normativa tiene una incidencia mínima en el presupuesto de ingresos del Ayuntamiento de Madrid. La renovación del permiso municipal de conductor de autotaxi se incluye por primera vez en la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, después llamada revisión con la modificación aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid el 31 de julio de 2014.

Desde su aprobación, se han solicitado un total de 23.723 revisiones de permiso de conductor, a la que se aplica la tasa de 9.8 euros. Ello significa un importe de recaudación de 232.485 euros durante 9 años, lo que supone una media anual de 33.212 euros de ingresos.

REVISIÓN	SOLICITADOS	TASA (€)	TOTAL(€)
2013	1.911,00	9,8	18.727,80
2014	3.304,00	9,8	32.379,20
2015	4.251,00	9,8	41.659,80
2016	7.445,00	9,8	72.961,00
2017	3.220,00	9,8	31.556,00
2018	1.238,00	9,8	12.132,40
2019	2.354,00	9,8	23.069,20
TOTAL	23.723		232.485,40



En consecuencia, desde el punto de vista presupuestario la eliminación de este trámite tiene una incidencia mínima en el presupuesto de ingresos del Ayuntamiento de Madrid.

6.4 Impacto económico

6.4.1 Incidencia directa e indirecta.

La aprobación de esta propuesta normativa regula el sector del taxi, pero no se trata de una regulación ex novo, cuya determinación comporta impacto económico directo limitado y no incorpora impacto indirecto.

Tal actividad de servicio público impropio requiere una autorización administrativa de funcionamiento. Como cualquier actividad privada que se quiera desarrollar, su regulación debe respetar necesariamente el derecho a la libertad de empresa reconocido por la Constitución Española (art. 38) de manera que la administración puede intervenir imponiendo requisitos, limitaciones y prohibiciones, sólo si está expresamente habilitada para ello en una norma de rango legal.

La Ordenanza recoge las nuevas modalidades de los servicios previamente contratados puedan ser realizados tanto a precio cerrado como con contratación por plaza y pago individual que define el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio. Esta regulación incide en la forma de contratación de los servicios, permitiendo su contratación a distancia a través de aplicaciones móviles, lo que introduce un factor de competitividad adicional del sector del taxi frente al sector del alquiler de vehículos con conductor.

Los nuevos modos de contratación aplican las tarifas vigentes, por lo que no se prevé ninguna modificación de ingresos para los titulares de las licencias. Adicionalmente la prestación de servicios previamente contratados es voluntaria, lo que otorga al titular de la licencia la libertad para prestarlos o no en función de la modalidad de explotación que considere en uso de sus facultades de libertad de organización.

Las nuevas regulaciones propuestas para el distintivo ambiental de Eurotaxi, que deberán tener etiqueta ambiental ECO o Cero no supone una carga adicional ya que el mercado proporciona vehículos con esta tecnología en precios competitivos respecto a otras tecnologías.

La introducción del requisito de instalación de bucle magnético en cada vehículo autotaxi que se sustituya a partir de la aprobación de la Ordenanza supone un incremento estimado por vehículo de 1.000 euros. El impacto anual depende del número de vehículos sustituidos. En el año 2019 se sustituyeron 3.412 vehículos, por lo que el impacto de esta medida hubiera sido 3.412.000 euros.

El incremento del coste de mantenimiento se estima en torno a un 10% del importe de instalación anual, unos 100 euros.

Respecto al requisito del código de vestimenta se estima un coste unitario para los elementos previstos, considerando que se utilizará un mínimo de dos con carácter anual:

Descripción	Coste estimado
Camisa o polo de color claro.	25
Pantalón o falda de color oscuro de vestir.	40
Jersey, chaleco o chaqueta de color oscuro, si fuera necesario.	40
Zapato de color oscuro cerrado.	40

Total **145**

Considerando las dos unidades que se consumirán con carácter anual resulta un total de 290 euros/anuales. Teniendo en cuenta que existen 17.256 conductores actualmente dados de alta suponen 5.004.240 euros/año.

Ordenación del servicio: La eliminación del requisito de prestación mínima de 7 horas diarias previsto en el artículo 38 de la no tiene impacto económico, pues simplemente facilita la organización del trabajo del empresario, titular de la licencia de autotaxi a quien corresponde la autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios, gestionando a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

La obligación de extracción y conservación de datos diarios se estima en 5 minutos/día, con un calendario laboral que típicamente tiene 255 días laborables a un precio de 11 euros/hora supone 233,75 euros/año. Para el total de la flota supone 3.677.355 euros.

La modificación del apartado 5 del artículo 37 permitiendo la reducción al 50% de la flota cuando la demanda se reduzca por encima del 50% no tiene un impacto global en los ingresos del taxi, ya que la demanda existente se reparte entre la oferta de taxis. Sin embargo, sí supone una mejora en la gestión del servicio:

- Reducción de costes de operación: se reducen los costes de circulación en vacío para búsqueda de clientes, los costes diarios de puesta en marcha – limpieza del vehículo, etc.-
- Se reducen determinadas externalidades del servicio:
 - Circulación de taxis en vacío que contaminan sin realizar trabajo efectivo.
 - Reducción de la congestión en las paradas de taxis y vías públicas.

En una situación de sobreoferta del servicio, que es la que se intenta ordenar mediante el nuevo artículo 37 apartado 5, el efecto sobre los ingresos medios del taxi no se ve afectado, puesto que se parte de que la totalidad de la demanda es atendida.

En cambio, en materia de costes, la reducción del número de vehículos en taxi reduce la oferta puntual de taxis en un momento determinado, por lo que el coste de adquisición de los clientes medido como tiempo de circulación en vacío y costes operativos de puesta en marcha se reducen sustancialmente, aumentando la eficiencia en la prestación del servicio.

6.4.2 Existencia de obstáculos o barreras que afecten al acceso y ejercicio de la actividad

Como cuestión previa es preciso clarificar la cuestión atendiendo de forma diferenciada el acceso y ejercicio de la actividad de autotaxi:

6.4.2.1 ACCESO A LA ACTIVIDAD DEL TAXI.

La prestación del servicio de autotaxi es una actividad reglada sujeta al régimen de autorización administrativa previa. Así lo refleja la normativa de transportes aplicable (artículo 3.1 Ley 20/1998, de 27 de noviembre y artículo 2 Decreto 74/2005, de 28 de julio) y la normativa reguladora de las bases de régimen local cuyo artículo 84 bis 1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases de Régimen Local admite la exigencia de licencia *Cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de inequívocos impedimentos técnicos o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.*

Con la irrupción de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, conviene concretar cuál es el alcance y cómo afecta su regulación a la actividad del taxi, que la incluye en su ámbito de aplicación (excluidos de la Directiva de Servicios) pero lo somete a unas consideraciones específicas fundamentales. Concretamente:

- El artículo 5 relativo al **Principio de necesidad y proporcionalidad** de las actuaciones de las autoridades competentes establece:

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

- El artículo 17.1 c) de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre indica que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para la exigencia de autorización: *Cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de inequívocos impedimentos técnicos o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.* Se expresa en los mismos términos que el artículo 84 bis 1b) Ley 7/1985, de 7 de abril.

Añade la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, que la actividad del taxi queda excluida de aplicación del **principio de necesidad y proporcionalidad** en todo el territorio nacional y vinculado a un número limitado de operadores:

La autorización será el instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en los casos donde existe una limitación del número de operadores en el mercado por la escasez de recursos naturales, el uso del dominio público, las limitaciones técnicas de esa actividad o por la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, incluidos aquellos cuya

prestación necesita la utilización del dominio público o porque se trate de servicios que puedan poner en riesgo su adecuada prestación, como sucede, por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, con las concesiones demaniales o con las oficinas de farmacia que se consideran incluidas en las previsiones del artículo 17.1 de esta Ley.

Vistos los artículos y Preámbulo de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre resulta que la actividad del taxi tiene una consideración y mención especial de la que resulta:

- La actividad del taxi está sometida al régimen de autorización previa (artículo 17.1c) de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, admite la necesidad y proporcionalidad de someter la prestación del servicio del taxi al régimen de autorización previa)
- La prestación del servicio se somete a un número limitado de operadores, cupo o contingente (Preámbulo de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre).

6.4.2.2 EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DEL TAXI:

El ejercicio de la actividad del taxi se sujeta a unas condiciones de prestación: los artículos 37 y 38 de la Ordenanza Reguladora del Taxi regulan respectivamente el régimen de descanso de las licencias de autotaxi y la duración máxima de prestación del servicio.

La capacidad normativa del Ayuntamiento en esta materia deriva del artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, según el cual *Los municipios son competentes, con carácter general, para la **ordenación**, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales.*

En desarrollo de esta competencia de ordenación, el artículo 41 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, establece que:

- 1. Los municipios establecerán, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, **reglas de regulación y organización del servicio**, previo informe de las asociaciones representativas del sector en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, siempre que el servicio quede garantizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 40.*
- 2. Igualmente, por razones de **ordenación del servicio**, previo informe de las asociaciones representativas del sector y centrales sindicales, el Ayuntamiento establecerá un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de autotaxi puedan realizar servicios.*

Por tanto, la Comunidad Autónoma de Madrid atribuye a los municipios la competencia para establecer las reglas de ordenación del servicio del taxi de acuerdo con los principios de descentralización, proximidad y eficiencia, con el fin de garantizar la adecuada ordenación del sistema de transporte y satisfacer y garantizar la demanda de transporte de los usuarios. -la prestación del servicio se ordena, organiza y regula como salvaguarda de los derechos y la seguridad de los consumidores y de los destinatarios de los servicios (artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de diciembre) y no poner en riesgo su adecuada prestación en todo el territorio.

Con la irrupción de la **Ley 20/2013, de 13 de diciembre**, su artículo 5 indica que las autoridades que establezcan límites al ejercicio o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad *en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y que sean proporcionados y que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.*

La razón imperiosa de interés general del artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de diciembre que ahora se invoca incluye: razones de orden público, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de los servicios y de los trabajadores, lucha contra el fraude y la protección del entorno urbano.

Las normas limitativas a la plena utilización de las licencias que el Ayuntamiento fija en forma de descansos obligatorios (artículo 37) y de tiempo máximo diario de prestación del servicio (artículo 38) se articula como una herramienta para modular coyunturalmente el contingente de licencias. Esta modulación tiene que ver con las distintas necesidades que pueden producirse: la diferente cobertura adecuada del servicio que se produce entre un día laborable, cuando son necesarios más taxis para garantizar a los destinatarios un servicio adecuado, y el fin de semana o un festivo. De esta forma, se garantiza los derechos y seguridad de los consumidores como destinatarios de los servicios como es la necesidad de su movilidad y transporte. Por ello el Ayuntamiento determina y ordena el régimen de los descansos obligatorios de las licencias siguiendo turnos equitativos.

1. El artículo 37 establece limitaciones en forma de descansos obligatorios semanales, incluyendo la posibilidad de imponer la obligación de prestar servicio en determinadas zonas u horas, un sistema de descansos que ha venido funcionando desde los años 70.
2. En cuanto al artículo 38, hay que recordar el origen de la reforma de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2011, cuando se implantó por primera vez la limitación horaria a raíz de la grave crisis económica. La crisis afectó a todos los sectores, concretándose en nuestro caso en un descenso de la demanda y en un aumento de la oferta, oferta que se ha visto incrementada al aumentar significativamente el número horas de prestación del servicio del conjunto de la flota y el de conductores asalariados.

En consecuencia, y considerando los principios rectores de la Ley 20/2013, de 13 de diciembre, no se han establecido limitaciones a la libre explotación de las licencias que puedan afectar y limitar el acceso y ejercicio de la actividad, antes al contrario supone una ampliación de las posibilidades de actividad: eliminación de la duración mínima de 7 horas y ampliación de la duración máxima a 24 horas, libertad de adscripción de un eurotaxi sin necesidad de convocatoria pública de duración limitada y cupo cerrado manteniendo los beneficios de la explotación; determinación de las condiciones de prestación del servicio en el Taxi compartido y reglas de aplicación del precio cerrado, con fijación del tique electrónico como garantía de los derechos de los consumidores.

6.5 Impacto de género

Por la propia naturaleza de la norma, que se centra en el régimen jurídico de un determinado tipo de autorizaciones administrativas ya concedidas, vinculadas a un servicio concreto, prestado en su inicio y fin en el término municipal de Madrid, no se produce ningún tipo de impacto de género por los siguientes motivos:

- Se incluyen requisitos para ser titular de licencias de autotaxi sin tener en cuenta el criterio del género ni ningún otro elemento de naturaleza subjetiva o “ad personam”.
- Los requisitos exigidos a los vehículos autotaxi y eurotaxi recaen de manera objetiva sobre los vehículos vinculados a las autorizaciones, correspondiendo su cumplimiento a las personas jurídicas o físicas titulares de las licencias, independientemente del género de las mismas.
- Los derechos y obligaciones de los prestadores del servicio de taxi y de las personas usuarias de los servicios, se determinan sin tener en cuenta criterios de género en la concreta prestación del servicio se traslada a la regulación que en materia de consumo contiene la Ordenanza, que no distingue por razón de sexo

En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que la Ordenanza no puede incidir por falta de competencia.

Y respecto al contenido de la futura norma municipal, no se establecen prescripciones discriminatorias por razón de sexo puesto que las previsiones obligacionales se refieren al ejercicio en sí de la actividad, independientemente del género del titular de la autorización o del sujeto prestador del servicio.

En resumen, se prevé un impacto nulo por la incapacidad de incidir en situaciones preexistentes y por la no generación de desigualdades con la regulación contenida en la futura Ordenanza.

6.6 Simplificación de procedimientos

EL Reglamento autonómico del taxi fija en detalle para cada uno de los procedimientos administrativos en materia de taxi los diferentes requisitos que deben ser acreditados por los interesados:

1. En materia de licencias (otorgamiento y transmisión de licencias) define los requisitos y permite que los municipios puedan exigir toda la documentación que resulte necesaria para su comprobación y contemplar en sus ordenanzas otros requisitos específicos (artículos 10.2, 12.3 y 13.4 del Decreto 74/2005).
2. En materia de vehículos (adscripción de vehículos autotaxi) igualmente regula los requisitos mínimos habilitando a los municipios la capacidad de exigir nuevos requisitos previo informe de las asociaciones representativas de titulares de licencias de autotaxi (artículo 23.1 del Decreto 74/2005), que a nivel municipal se concreta en el cumplimiento de condiciones de accesibilidad y medioambientales.
3. En materia de conductores (obtención y revisión de permisos de conductor).
 - a. En cuanto a la *obtención*, también especifica una variedad de requisitos para acceder a la actividad de conductor de autotaxi, así como como cuantas otras condiciones y conocimientos sean exigidos por los municipios en la correspondiente Ordenanza (artículo 31.1 g) del Decreto 74/2005).
 - b. Por lo que respecta a la *revisión* de los permisos de conductor se indica que podrán ser revisados conforme a los que se determine por las ordenanzas municipales.

En consecuencia, la normativa autonómica regula con detalle los requisitos necesarios para ser titular de licencia y conductor de autotaxi y las condiciones de los vehículos autotaxi, pero dentro de esa regulación de mínimos contempla la posibilidad de ampliación de las condiciones mediante el ejercicio de la potestad normativa municipal, ordenanza municipal y decretos y resoluciones de autoridad competente, llegando incluso a dejar a la voluntad municipal su determinación, como por ejemplo la revisión de los permisos municipales.

La competencia municipal de gestión de la actividad del taxi comprende actuaciones relacionadas con los procedimientos en materia de licencias de autotaxi, vehículos autotaxi y conductores, y de las condiciones y modalidades de la prestación del servicio.

En este contexto y considerando lo previsto en el Manual de Reducción de Cargas Administrativas en el Ámbito Local que determina cuáles son las cargas administrativas, para llevar a cabo un adecuado análisis se contemplan los diferentes trámites afectados por la propuesta normativa en función de cargas que se incorporan y cargas que se suprimen.

6.6.1 Cargas administrativas que se incorporan:

6.6.1.1 Cargas administrativas impuestas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril

Algunos de los requisitos previstos en el Decreto autonómico ya estaban contemplados en la Ordenanza reguladora del Taxi, como por ejemplo la antigüedad máxima de 10 años de los vehículos, el pago del viaje con tarjeta de crédito y débito, etc., por lo que únicamente se recogen aquellas cargas administrativas nuevas por disposición del Decreto comunitario.

1. Requisitos para ser titular de licencia de taxi (artículo 4):
 - a. Obligatorio disponer de dirección, firma electrónica y equipo informático, a cuyo efecto deberá facilitar dirección de correo electrónico.
 - b. No tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracciones a la legislación de transportes
2. Hojas de Reclamaciones (artículos 50, 51 y 54 de la ORT): sustituye la obligación de los vehículos autotaxi de tener a disposición de los viajeros el Libro de reclamaciones por las Hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa de consumo.

6.6.1.2 Cargas administrativas impuestas por voluntad municipal

Se incorporan las siguientes cargas:

1. De las licencias de autotaxi:

- a. **Facilitar datos de explotación** (artículo 22.3 de la ORT): Obligación de los titulares de licencias de autotaxi de facilitar datos de los totalizadores con el fin de facilitar el ejercicio de las competencias municipales en materia de ordenación del servicio
- b. **Requisitos para ser titular de licencia de taxi (artículo 7)**: el adquirente deberá justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles, con el fin de evitar la venta de licencias con cargas o limitaciones que impidan su libre disposición afectando a derechos de terceros.

2. De los Vehículos autotaxi:

- a. **Instalación del bucle magnético en los vehículos autotaxi** para favorecer la comunicación con personas de discapacidad auditiva, como medida de acción positiva en materia de igual de oportunidades.

6.6.2 Cargas administrativas que se suprimen

Se suprimen las siguientes cargas:

1. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi:

Los cambios se plantean en dos ámbitos (artículo 28 de la ORT):

- a. Simplificar el procedimiento de forma que se facilite la tramitación telemática, incluyendo fórmulas de colaboración social con las escuelas de formación para la presentación de solicitudes.
- b. Eliminar requisitos de obtención suprimidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril (Penales, BTP y la renovación que incluía el ejercicio habitual) y aquellos otros que estimamos pueden dejar de exigirse (como, por ejemplo, la ESO y la prueba psicotécnica en el examen).

Además, se recoge en la propuesta la publicación en la web municipal de una muestra representativa de preguntas, ya existente en la actualidad desde el año 2017.

2. Revisión de permisos municipales:

Se elimina la revisión como trámite dejando el artículo 29 sin contenido. Afecta igualmente a los artículos 30 y 32 de la ORT

La renovación del permiso municipal de conductor de autotaxi se incluye por primera vez en la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, después llamada revisión con la modificación aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid el 31 de julio de 2014, con el fin de no confundirlo con el trámite de renovación del Decreto autonómico 74/2005.

En su régimen regulador inicial contemplado en la Ordenanza de 2012 se distinguía dos situaciones:

- a. Respecto de los permisos obtenidos con posterioridad a la entrada en vigor de la ordenanza, el artículo 29 establecía un período de validez de 5 años, a cuyo término podría ser renovado a instancia de su titular, acreditando los requisitos de obtención del artículo 28, que reproduce los indicados en el artículo 31.1 Decreto 74/2005, de 28 de julio, entre ellos, carecer de antecedentes penales.
- b. Respecto de los permisos obtenidos con anterioridad a la entrada en vigor de la ordenanza de 2012 la Disposición Transitoria Primera determinaba que los titulares tendrían que solicitar la renovación en los plazos marcados en el calendario fijado en el Anexo VII, acreditando los requisitos de obtención del artículo 28, que reproduce los indicados en el artículo 31.1 Decreto 74/2005, de 28 de julio, entre ellos, carecer de antecedentes penales

Posteriormente con la modificación de la Ordenanza de 2014, la denomina renovación de la ordenanza pasa a llamarse revisión para atender mejor la finalidad dirigida a acreditar el mantenimiento de los requisitos de obtención y no confundirla con la renovación prevista en el artículo 31.2 del Decreto autonómico que lo contempla como la necesidad de obtener nuevamente el permiso a quienes no hubieran ejercido la profesión de forma habitual al menos un año durante los últimos 5 años, obligándoles a examinarse nuevamente.

De los requisitos exigidos para la revisión en los últimos años han ido desapareciendo algunos de ellos:

- Desaparición de la autorización BTP, ahora solo exigible el permiso de conducción de la clase B.
- No exigibilidad del requisito de inexistencia de antecedentes penales tras la declaración de nulidad del artículo 29.2 c) y 29.5 d) bis de la ordenanza mediante la Sentencia TSJ 830/2017, 23 de noviembre,

Por otro lado, ha de considerarse la eliminación de la renovación del permiso para quienes no hayan ejercido de forma habitual la profesión de conductor prevista en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que se estaba exigiendo en la revisión del permiso de la Ordenanza. Siendo ambos trámites diferentes lo cierto es que este requisito como tal deja de tener virtualidad y significado cierto, por lo que también se considera apropiado su supresión, a efectos de evitar posibles contradicciones con la regulación autonómica.

En consecuencia, la revisión queda reducida a la acreditación de aptitudes físicas y psicofísicas (ya contemplando en la revisión del permiso de la clase B por la normativa de tráfico, cuya posesión se mantiene) quedando un trámite muy desnaturalizado, motivo por el cual se procede a su eliminación.

La conveniencia de su no mantenimiento se basa además en los datos de denegación del permiso desde su puesta en funcionamiento en 2013 hasta el 2019.

Total revisiones (2013-2019)

23.723

Denegaciones	Cuadro de mando	Porcentaje
Fuera de plazo	80	0,34%
Caducidad y archivo	11	0,05%
Certificado médico	15	0,06%
Antecedentes penales	182	0,77%
Habitualidad	1.118	4,71%
BTP	16	0,07%
Total	1422	6 %

3. Tarjeta de identificación de conductor:

Con el fin de simplificar los datos que constan en las tarjetas se deja a voluntad municipal reflejar los que resulten imprescindibles para una adecuada gestión de los recursos y necesidades reales que cumplen (artículo 31 de la OTR).

La Tarjeta de identificación de conductor se concede por el Ayuntamiento una vez acreditado y comprobado el cumplimiento de requisitos: para titulares de licencia que conducen un taxi el alta en el régimen especial de autónomos, y, para asalariados, contrato de trabajo y alta en la Seguridad Social. En las TIC consta una serie de datos: nombre y apellidos, número y fecha de validez del PM, matrícula/s y número de licencia/s, modalidad de contratación (a tiempo completo o parcial). De los datos previstos podría valorarse la eliminación de la matrícula por diferentes motivos:

- Es un documento identificativo obligatorio para garantizar el cumplimiento de obligaciones laborales y de Seguridad Social.
- Cada conductor asalariado es contratado para trabajar en la licencia/s de las que sea titular el empresario que le contrata; cada licencia tiene adscrito un único turismo matriculado y cada vehículo está identificado en el exterior del vehículo con el número de licencia. Es decir, apareciendo en la TIC el número de licencia no es necesario que también figure la matrícula, número de licencia que figura en el exterior del vehículo.
- En cada sustitución de taxi, el taxista solicita una nueva TIC para simplemente anotar el número de matrícula en la misma, siendo que no han cambiado las obligaciones sociales y laborales ni la licencia/s para las que trabaja.
- **Emisoras de radio:** se suprime la obligación de las entidades que gestionen emisoras de radio o contratación mediante sistemas telemáticos de facilitar datos de explotación del servicio a efectos estadísticos, de acuerdo con la nulidad declarada de este apartado por la sentencia del TSJ de Madrid de 17 de julio de 2017 (artículo 47 de la ORT)
- **Documentación a bordo:** Supone una adaptación al Decreto eliminando aquellos documentos no precisos (artículo 51 de la ORT).

4. De la Revisión anual:

La periodicidad anual de la revisión administrativa que recoge la ORT puede marcar una limitación de avance en la simplificación y gestión, por lo que se propone una regulación que lo facilite. A este respecto, los taxis que han de disponer de autorización VT para realizar transportes interurbanos se someten a este visado cada cuatro años. Se trata de seguir comprobando los requisitos de las licencias adaptándolo a modelos de gestión avanzada y simplificada (artículo 56 de la ORT), planteándose a futuro una posible revisión de oficio de los requisitos.

6.7 Otros impactos

6.7.1 Impacto medioambiental

La flota de taxi de Madrid tiene la siguiente composición, atendiendo a los distintivos ambientales.

INDICADORES	Cantidad	Porcentaje
Flota total de taxis	15.560	
Taxis diésel	1.401	9,0%
Taxis diésel euro 6	3.390	21,8%
Taxis eléctricos	29	0,2%
Taxis híbridos	5.953	38,3%
Taxis GLP	3.433	22,1%
Taxis de gas natural	1.354	8,7%
Vehículos eurotaxi	553	
Vehículos eurotaxi diésel	174	31,5%
Vehículos eurotaxi diésel euro 6	378	68,4%
Vehículos eurotaxi eléctricos	0	0,0%
Vehículos eurotaxi híbridos	0	0,0%
Vehículos eurotaxi GLP	0	0,0%
Vehículos eurotaxi de gas natural	1	0,2%

Durante los últimos años el Ayuntamiento de Madrid ha realizado sucesivas convocatorias de subvenciones, denominadas Convocatorias Taxifree, para promover la renovación de la flota del taxi con vehículos más sostenibles.

En la ordenanza se establece en el artículo 16 que todos los vehículos sean Eco o Cero emisiones.

Los vehículos Eurotaxi suponen en torno al 5% de la flota efectiva, por lo que su renovación tendrá un impacto moderado en la reducción de emisiones.

6.7.2 Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Una de las materias que se aborda con esta propuesta de ordenanza es la **accesibilidad del transporte** para las personas con movilidad reducida, eliminando el régimen especial de eurotaxi

como sistema de convocatoria pública con limitación temporal y cupo, y, permitiendo, en su lugar, libertad de adscripción de vehículos eurotaxi con los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi y su disponibilidad efectiva a los usuarios. Es decir, se mantiene los beneficios derivados de la explotación, pero no el sistema de acceso, que en la propuesta es libre, sin limitación temporal ni cupo.

El análisis del impacto de esta medida en materia de igualdad, no discriminación y accesibilidad universal requiere una consideración de los antecedentes normativos, la situación actual del eurotaxi, el impacto de la medida sobre taxistas y personas con discapacidad, y, la garantía de los derechos de las personas con discapacidad.

6.7.2.1 Antecedentes normativos

El artículo 8.3 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio dispone que *La Administración mediante planes periódicos velará por que el colectivo de minusválidos disponga de suficientes vehículos adaptados que cubran las necesidades de los mismos.*

Por su parte, el artículo 8 del **Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre**, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que *en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por 100, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, debiendo planificarse por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este Real Decreto, y ejecutarse, sin superar los diez años, tras la entrada en vigor del mismo.*

Considerando esta previsión normativa, la **Ordenanza Reguladora del Taxi**, de 28 de noviembre de 2012, dispone en su artículo 21 que *el Ayuntamiento adoptará las medidas oportunas para que los vehículos adaptados alcancen el porcentaje de la flota de autotaxi establecido en la normativa sectorial aplicable y dentro del plazo previsto en la misma*, y en su redacción dada por **Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014**, se incorporan los artículos 38 bis y 38 ter que recogen el Régimen Especial de Eurotaxi, como un sistema de convocatoria pública de participación y aceptación voluntaria por los titulares de licencia de taxi, para alcanzar el objetivo del 5% marcado por la legislación estatal indicada.

En el año 2014, de las 15.723 licencias de autotaxi existentes en Madrid, 89 tenían adscrito un vehículo eurotaxi (vehículo adaptado para el transporte de personas en silla de ruedas), lo cual representaba el 0.6 % de la flota general de autotaxi, muy lejos del 5 por ciento previsto en la normativa indicada e insuficiente para atender las necesidades de transporte de las personas con movilidad reducida.

Esta insuficiencia es provocada además por el régimen de descansos obligatorios establecido con carácter general para todas las licencias. El régimen general de descansos como medida de ordenación del servicio reduce la disponibilidad efectiva de autotaxi, en general, y de eurotaxi, en particular, que constituyen precisamente el recurso escaso. El régimen de descansos establecido en el artículo 37 de la Ordenanza Reguladora del Taxi significaba que, de lunes a viernes podía haber hasta 74 eurotaxi prestando servicio en todo el Área de prestación Conjunta (porque un 20% descansa cada día), y, los sábados y los domingos 47 eurotaxi (porque el otro 50 % está descansando).

Con el fin de incentivar la conversión al Eurotaxi, en el año 2014 se añaden dos nuevos artículos, 38 bis y 38 ter, a la Ordenanza Reguladora del Taxi, que diseñan la línea estratégica municipal para permitir el aumento de la flota de Eurotaxi: el **Régimen Especial de Eurotaxi (REE)** que se traduce en un régimen especial de descanso y de publicidad diferenciado del general:

- Régimen especial de descanso permitiendo que las licencias puedan prestar servicio todos los días de la semana.
- Régimen especial de publicidad que permite llevar publicidad en la parte trasera de la carrocería del vehículo.

Para acceder a este Régimen Especial de Eurotaxi se establece un sistema de convocatoria pública dirigida a todos los titulares de licencia de participación y aceptación voluntaria, no excluyente, y para un número limitado de licencias, incentivando la sustitución de los vehículos por modelos de Eurotaxi autorizados, mediante medidas de acción positiva relacionadas con la ordenación del servicio.

Este régimen especial tiene dos características esenciales: por un lado, es un **régimen temporal** pues su disfrute se limita 6 años y, por otro lado, está dirigido a un número limitado de licencias, es decir, está sujeto a un **cupo**, con el fin de controlar el impacto global sobre la oferta de taxis y que no afecte de manera significativa al resto de la explotación de las licencias.

6.7.2.2 Situación actual

En aplicación de la modificación de la Ordenanza operada en 2014, se han tramitado dos convocatorias de eurotaxi: de la **I Convocatoria** de 2014 resulta un total de **251 eurotaxi**, incrementándose considerablemente la flota dada la cifra de partida que eran 89 eurotaxi existentes en el año 2014, y de la **II Convocatoria** resulta un total de 1.103 participantes interesados y **300** nuevos eurotaxi.

Dado el carácter temporal de las mismas resulta que La convocatoria de 2014 finaliza el 7 de abril de 2021 y la II convocatoria de 2017 finaliza el 11 de julio de 2023.

La solución adoptada en la propuesta normativa ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un Eurotaxi, sin necesidad de participar en Convocatorias públicas de duración temporal ni contingente limitado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación es lo que verdaderamente han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida, dando cumplimiento a objetivos esenciales: aumentar la flota y atender la demanda de las personas con discapacidad.

Esta solución motiva la supresión del régimen especial de eurotaxi con una modificación del artículo 38 bis y una eliminación del artículo 38 ter, eliminado el sistema de convocatorias con duración temporal (actualmente 6 años) y cupo cerrado.

6.7.2.3 Impacto a taxistas y personas con discapacidad.

Se analiza el impacto sobre los titulares de licencia de autotaxi y personas con movilidad reducida que la regulación de libertad de adscripción de un eurotaxi a la licencia con la exención del cumplimiento del régimen de descanso puede provocar:

1. Aumentar la disponibilidad y la flota de eurotaxi reduciendo para ellos las limitaciones impuestas por la propia Ordenanza Reguladora del Taxi en forma de descansos semanales obligatorios, dos días por semana en aplicación del artículo 37.
2. Atender la demanda de usuarios de vehículos eurotaxi, teniendo en cuenta los derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social. Para ello se articula un sistema voluntario de libre adscripción sin limitaciones temporales ni contingentes.
3. Atender criterios de coordinación y equidad que se basan en la posibilidad de que cualquier titular, voluntariamente, acceda a prestar este servicio en las condiciones establecidas.

En el año 2018, en la Comunidad de Madrid hay **215.849 personas con discapacidad física** que presentan los siguientes grados de discapacidad.

PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA SEGÚN GRADO DE DISCAPACIDAD				
GRADO DISCAPACIDAD	De 33% a 64%	De 65% a 74%	Más de 75%	TOTAL
PERSONAS CON DISCAPACIDAD	139.097	49.549	27.203	215.849

A estos datos de discapacidad reconocida según la Base de Datos de Reconocimiento de la Discapacidad de la Comunidad de Madrid hay que añadir otros, derivados de situaciones temporales que se van produciendo durante la experiencia vital de las personas.

Además, la discapacidad es una realidad que puede afectar a cualquier persona a lo largo de su vida ya que está ligada al proceso natural del envejecimiento y a los parámetros de salud y estilos de vida de la sociedad actual, habiendo aumentado considerablemente las situaciones de discapacidad por causas sobrevenidas.

6.7.2.4 Garantía de derechos de las personas con discapacidad

La exención del cumplimiento del régimen general de descanso es una medida concreta de accesibilidad universal y no discriminación y de acción positiva que se enmarca en los contenidos **del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.**

Se trata de una medida de acción positiva consistente en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinada a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad (art. 2 g) del citado Real Decreto legislativo 1/2013), que sigue el principio de Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad, principio en virtud del cual las actuaciones que desarrollan las Administraciones Públicas comprenden las políticas y líneas de acción de carácter general en cualquiera de los ámbitos de actuación pública, en donde se tendrán en cuenta las necesidades y demandas de las personas con discapacidad (Letra o) del mismo artículo).

Siguiendo con el mismo texto legal, artículo 5, Las medidas específicas para garantizar la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal se aplicarán en el ámbito del transporte y, según el artículo 7, Para hacer efectivo este derecho a la igualdad, las administraciones públicas promoverán las medidas necesarias para que el ejercicio en igualdad de condiciones de los derechos de las personas con discapacidad sea real y efectivo en todos los ámbitos de la vida, de forma especialmente intensa en materia de movilidad.

En materia de accesibilidad en el transporte (artículo 22) los poderes públicos adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal, en igualdad de condiciones con las demás personas. Las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación establecerán, para cada ámbito o área, medidas concretas para prevenir o suprimir discriminaciones, y para compensar desventajas o dificultades (artículo 23).

Con el fin de garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades a las personas con discapacidad, los poderes públicos establecerán medidas contra la discriminación y medidas de acción positiva (artículo 64.1). Las medidas contra la discriminación podrán consistir en exigencias de accesibilidad (artículo 66). Las medidas (artículo 68) de acción positiva podrán consistir en apoyos complementarios y normas, criterios y prácticas más favorables.

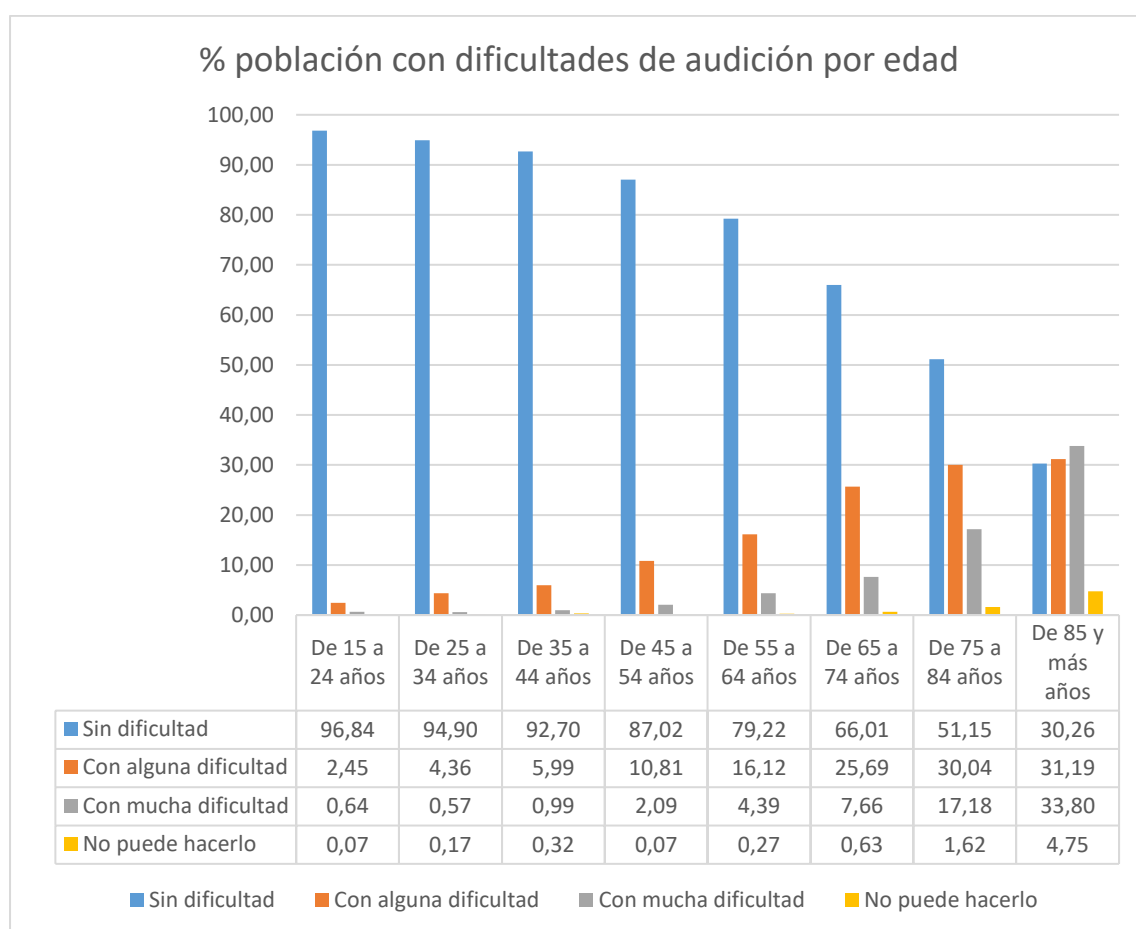
Por su parte, el artículo 69 dispone que Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán y facilitarán el desarrollo de medidas de fomento y de instrumentos y mecanismos de protección jurídica para llevar a cabo una política de igualdad de oportunidades, mediante la adopción de las medidas necesarias para que se supriman las disposiciones

normativas y las prácticas contrarias a la igualdad de oportunidades y el establecimiento de medidas para evitar cualquier forma de discriminación por motivo o por razón de discapacidad.

6.7.2.5 Justificación de la oportunidad de la implantación del bucle magnético

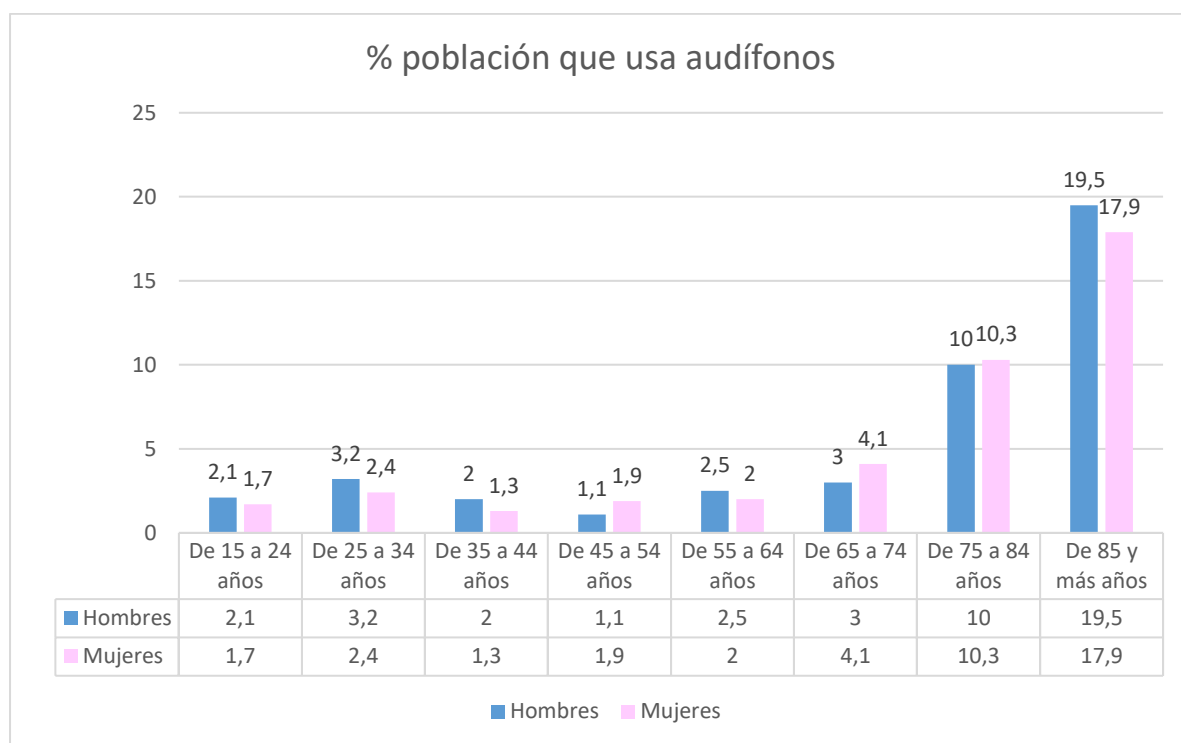
En el marco de la Encuesta Nacional de Salud de España (ENSE, 2017) se publicó un informe monográfico sobre LIMITACIÓN Y DISCAPACIDAD² en el que analizan las limitaciones funcionales - movilidad, auditiva, visual y cognitiva -, que sin constituir una discapacidad reconocida suponen una limitación para el desarrollo de las actividades cotidianas. Estas limitaciones se incrementan notablemente con la edad.

En cuanto a la dificultad para oír, el 82,34% de la población de 15 y más años no tiene ninguna dificultad, el 12,58% refiere alguna dificultad, el 4,59% mucha dificultad y el 0,49% no oye en absoluto.



En relación con la utilización de audífonos, el 3,45% de la población de 15 y más años usa audífono. El uso de este dispositivo tiene idéntica frecuencia tanto en mujeres como en hombres. En el grupo de 65 y más años, en porcentaje de uso de audífono alcanza el 8,75% y en el grupo de 85 y más años, el 18,48%.

² Encuesta nacional de salud (ENSE, 2017), Informe monográfico 3. Limitación y discapacidad. https://www.mscbs.gob.es/estadEstudios/estadisticas/encuestaNacional/encuestaNac2017/LIMITACION_Y_DISCAPACIDAD.pdf



Si se atiende a las cifras, más del 34% de la población mayor de 65 años presenta problemas de audición en mayor o menor grado. El progresivo envejecimiento de la población supondrá un incremento de la demanda de este tipo de tecnologías que está relacionada fundamentalmente con la edad de los usuarios.

A la vista de los datos anteriores, se considera procedente la inclusión de la obligación de instalar un bucle inductivo que permita la comunicación con los usuarios del taxi en los vehículos nuevos para mejorar la atención al ciudadano, especialmente a los más mayores que presentan dificultades de audición.

6.7.3 Impacto sobre la ordenación de las licencias de autotaxi.

El artículo 22.3 de la ordenanza se modifica para precisar y concretar la obligación de los titulares de licencia de autotaxi de facilitar datos de los totalizadores con el fin de facilitar el ejercicio de las competencias municipales en materia de ordenación del servicio

El Ayuntamiento de Madrid tiene la facultad de ordenación del servicio conforme a las competencias atribuidas por el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, desarrollado por 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.

Para que la regulación del servicio sea eficaz es necesario conocer datos de la demanda efectiva del servicio que se obtienen a partir de los totalizadores de aparatos taxímetro, de los servicios realizados a través de intermediarios y, en general, de cualquier información relativa al servicio que sea susceptible de ordenación. Los datos requeridos podrán ser, entre otros, los siguientes:

- Datos de totalizadores de los taxímetros.
- Datos de contratación a distancia.
- Datos de contratación a precio cerrado y precio por plaza.
- Datos relativos a los kilómetros recorridos por el vehículo.

En cuanto a los límites de la información solicitada que se precisa para la gestión del servicio no incluye datos personales de clientes.

El Ayuntamiento de Madrid realizará el tratamiento dentro de los límites establecidos por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

En cuanto a la concreción de qué aspectos de ordenación del servicio se ven afectados están los siguientes:

- Facultades previstas en el artículo 37, apartados 3, 4 y 5 que suponen la modificación puntual del régimen de descanso atendiendo a circunstancias de la demanda.
- Facultades previstas en el artículo 38 en relación con la regulación de la duración de la duración del servicio.
- Elaboración de la propuesta de tarifas prevista en el artículo 48 que se someterá a la aprobación de la Comunidad de Madrid.
- Elaboración de las instrucciones relativas a la regulación de los servicios a precio cerrado y precio por plaza.
- Verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas.
- Establecer nuevas obligaciones en el marco de la Ordenanza.

La ordenación del servicio, que se realiza previa consulta a las asociaciones representativas del sector, requiere disponer de datos obtenidos de forma directa de la situación real del sector, especialmente cuando no existe un consenso sobre la situación entre las propias asociaciones que solicitan medidas diferentes ante el mismo problema. Para la obtención de esta información es preciso que, en virtud de la facultad de inspección del Ayuntamiento de Madrid, se habilite la posibilidad de que requerir información que permita valorar la situación del sector del taxi antes de tomar una decisión regulatoria.

6.7.4 Impacto medios de pago: contactless

Según el Barómetro de Tarjetas de Mastercard, uno de los principales proveedores de medios de pago, realizado el año 2019 “Un 55% de los consumidores ya elige el pago contactless, 12 puntos porcentuales más que en 2018, cuando un 43% de los españoles empleaba este sistema de pago”.

Según un estudio del año 2020 realizado por la empresa Mastercard Entre los diferentes métodos de pago contactless, el más popular en España es el pago con tarjeta contactless (79%), seguido por el pago con el móvil (33%) y, por último, con dispositivos inteligentes, como relojes Fitbit o Garmin (5%). Asimismo, un 22% afirma que ha dejado de usar dinero en efectivo mientras que un 40% dice haber cambiado su tarjeta por una que permita los pagos contactless.

La crisis del COVID 19 ha supuesto la reducción del dinero en efectivo y el incremento de los medios de pago electrónicos para reducir el riesgo de contagio.

Según la información facilitada por Banco de Santander desde el año 2017 existe la obligatoriedad de que los datáfonos admitan tecnología de pagos contactless, por lo que la medida sólo afectará a los datáfonos más antiguos. El suministro de los datáfonos lo realiza cada entidad en el marco de los contratos con los clientes con condiciones muy diversas, pero se considera que el suministro de lectores contactless no supondrá un incremento de coste para los titulares de licencias de taxi.

En consecuencia, con el doble objetivo de adecuarse a las nuevas necesidades de pago fruto de la evolución tecnológica y reducir la exposición de conductores y usuarios se establece la obligatoriedad de disponer de un datáfono que permita el pago mediante tecnología contactless.

7 Evaluación

- | |
|---|
| 1 Aumentar el número de exámenes para la obtención del permiso de conductor |
| 2. Aumento en el número de eurotaxis |
| 3. Mejora de las características medioambientales de la flota. |

7.1 Indicadores

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Examen permiso conductor autotaxi
Descripción	Examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Aumentar el número de exámenes para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi
Unidad de medida	Número de exámenes
Fórmula de cálculo	Suma de números de examen
Periodicidad	Semestral
Meta	80 anuales
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Flota de eurotaxi
Descripción	Conocer el número de vehículos eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.
Unidad de medida	Número de vehículos eurotaxi
Fórmula de cálculo	Suma del Número de vehículos eurotaxi
Periodicidad	Mensual
Meta	800 eurotaxi (31/12/2023)
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección general de Gestión y Vigilancia de la Circulación

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Reducción de emisiones en la flota de autotaxi
Descripción	Incrementar el porcentaje de vehículos medioambientalmente eficientes, con etiqueta ECO o Cero
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Aumentar los vehículos con etiqueta ECO o Cero
Unidad de medida	Porcentaje de vehículos con etiqueta ECO o Cero
Fórmula de cálculo	Cálculo del porcentaje de vehículos ECO o Cero de la flota
Periodicidad	Mensual
Meta	85 % (31/12/2023)
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección general de Gestión y Vigilancia de la Circulación

7.2 Evaluación

FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado				
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Examen permiso conductor autotaxi	01/01/2021	01/01/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	20%
Flota Eurotaxi	01/01/2021	01/01/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	40%
Reducción de emisiones en la flota de autotaxi	01/01/2021	01/01/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	40%

Madrid,

ANEXO I. INFORME DE CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES RECIBIDAS DE LAS ÁREAS DE GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

Se han recibido observaciones al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi por parte de las siguientes unidades:

1. Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad
2. Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Formación de la Gerencia de la Ciudad
3. Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Hacienda y Personal.
4. Dirección Agencia Tributaria Madrid
5. Dirección General de Presupuestos
6. Dirección General de Costes y Gestión de Personal.
7. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental
8. Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos
9. Secretaría general Técnica Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias
10. Dirección General de Emergencias y Protección Civil
11. Dirección General de la Policía Municipal
12. Gerencia Madrid Salud
13. Instituto Municipal de Consumo
14. Dirección General de Transparencia y Calidad

1 Secretaría General Técnica de Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

- **Observaciones de carácter general.**

De acuerdo con las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aprobadas por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 25 de junio de 2020, se introducen modificaciones. Asimismo, se ha introducido mejoras de redacción del texto, así como la justificación del cumplimiento de los principios de buena regulación a que hace referencia el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las A.P.

Contestación:

Se recogen y precisan las mejoras introducidas.

- **Artículo 1 bis Definiciones**

Se sugiere revisar las definiciones efectuadas en este artículo, por cuanto en algunas de ellas se han incorporado otros conceptos que no están destinados a una mejor comprensión de la Ordenanza, sino que lo que vienen es a regular condiciones concretas, tales como las de obligatoriedad o voluntariedad de las modalidades del régimen tarifario

Contestación:

Se revisa las definiciones para facilitar la comprensión, suprimiendo condiciones concretas.

- **Artículo 2 Legislación.**

De acuerdo con las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid se sugiere que su contenido pase a integrar el de una de las citadas disposiciones finales, con el referido título de “Título competencial” y en el artículo 2 del Anteproyecto que examinamos esté constituido por las definiciones que se indican en el artículo 1 bis, que se propone.

Contestación:

Si bien de conformidad con el apartado 2.º 7.8 de las Directrices, la disposición final sobre el título competencial habilitante debería ser, en este caso, la primera de la norma originaria, dado que la propuesta normativa se ha planteado como una modificación de la ordenanza, se mantiene el orden existente, a fin de respetar su estructura, en aplicación del apartado 5.º 1.5 de las Directrices.

- **Artículo 3. Legislación**

Se solicita se revise el contenido de este artículo dado que su contenido material no regula un tema acorde con el título (salvo el punto 1) ni tiene carácter homogéneo, referido tanto en relación con la representación como con los datos a los que están obligados los titulares de licencia a facilitar.

Contestación:

Este artículo 3 se suprime de la propuesta normativa y la modificación los datos que deben facilitar los titulares de licencia se mantienen en el artículo 22, respetando la estructura originaria.

- **Artículo 5.**

Se sugiere determinar de forma clara la normativa que a estos efectos resulta de aplicación, por ejemplo, “en el artículo 18 del 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”, o bien, “en la normativa autonómica reguladora del transporte público urbano en automóviles de turismo”

Contestación:

Este artículo se suprime de la ordenanza modificativa.

- **Artículo 26.**

Se ha corregido la letra del apartado, figuraba la letra “c)” cuando la correcta es la “b)”.

Contestación:

Se corrige la observación.

- **Artículo 28.**

Se sugiere modificar el título de este artículo en el que se indique “Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi”

Contestación:

Se acepta el cambio y se corrige.

- **Artículo 29**

A juicio de la SGT, se entiende que lo pretendido es eliminar el contenido de este artículo, pero según la literalidad de lo indicado parece incorporar el contenido que tiene en la disposición final y en el régimen sancionador. Sin embargo, en el Anteproyecto no figura disposición final alguna.

Por ello ante la inseguridad jurídica que tal redacción supone, se deberá indicar que se elimina el artículo que se deja sin contenido. Y si, por el contrario, lo pretendido es regular la revisión de los permisos municipales de manera diferente a como lo está en la actualidad, conforme a lo establecido en el art. 31.2 del Decreto 74/2005, debería tal regulación “ex novo” efectuarse en este mismo artículo, e incorporarse en el artículo correspondiente, el tipo infractor que se pretenda establecer con respecto al incumplimiento contravención, en su caso, de la obligación o de la regulación que se establezca con relación a esta figura de la revisión.

Contestación:

Dado que lo pretendido es suprimir el trámite de la revisión de los permisos municipales de conductor de autotaxi, se corrige en el sentido indicado: se suprime el artículo 29 que queda sin contenido.

- **Artículo 31. La tarjeta de identificación de conductor.**

La única variación en el contenido de este artículo respecto de la Ordenanza vigente es la supresión de la fecha de validez del permiso municipal de conductor de autotaxi, por lo que se sugiere de acuerdo con el apartado 5º.1.8 de las Directrices de Técnica Normativa citadas, la siguiente redacción: “En el artículo 31, se elimina del punto 1, la expresión “y fecha de validez”.

Contestación:

Se incluye el punto 1 completo que aclare la redacción definitiva propuesta.

- **Artículo 32 Requisitos para la expedición**

Observación 1ª: La única variación en el contenido de este artículo respecto de la Ordenanza vigente, es la supresión de las palabras “en vigor”, de la letra a) del punto 3, por lo que se sugiere de acuerdo con el apartado 5º.1.8 de las Directrices de Técnica Normativa citadas, la siguiente redacción: En el artículo 32 en el punto 3, letra a) se elimina la alocución “en vigor”.

Contestación:

La propuesta es de sustitución y no de modificación, por lo que se suprime la expresión “en vigor”

Observación 2ª: Por otra parte, se sugiere eliminar del apartado d) del punto 3. del párrafo “in fine” relativo a la devolución de la tarjeta de identificación de los conductores cuando hayan cesado en su relación laboral o variado su jornada laboral. En primer lugar, porque dicha previsión ya se encuentra recogida en el artículo 33.1.c) en el que se regulan los supuestos de devolución de esta tarjeta, por los referidos motivos y, en segundo lugar, porque efectivamente se trata de un supuesto de devolución y no un requisito para la expedición.

Contestación:

Aunque la propuesta es de sustitución, se considera importante mantener la devolución como requisito de expedición de la nueva tarjeta con el fin de evitar que la anterior pueda quedar en poder del titular y ser utilizada indebidamente. Ha de considerarse que la tarjeta de identificación es un documento que debe portarse siempre que se esté prestando servicio y se coloca en la parte inferior derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior por lo que facilita las labores de vigilancia por la policía municipal.

- **Artículo 33. Devolución de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.**

Si la modificación que se pretende de este artículo 33, es para incorporar exclusivamente la letra f) en el punto 1, como se indica no es necesario transcribir el artículo completo. Sin embargo, también se modifica la denominación del artículo, por lo que deberá recogerse también al reseñar en el punto veinticuatro que se modifica la denominación del artículo y se añade en el punto 1, el apartado f) que quedan redactados en los siguientes términos “Artículo 33. Devolución de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi” “f) ...”

Contestación:

La finalidad pretendida es añadir la letra f) por lo que se corrige la observación.

- **Artículo 39. Condiciones de prestación del servicio.**

Observación 1ª. Se deberá utilizar siempre la misma terminología, cuando se haga referencia en los distintos artículos de la Ordenanza al precio “mediante aparato taxímetro”, pues en algunas ocasiones se indica tan solo la palabra “taxímetro”, y en otras se utiliza la alocución: “precio mediante aparato taxímetro.”

Contestación:

Se corrige la observación y se mantiene “precio según taxímetro”

Observación 2ª. En el artículo 1 bis, no se fijan ni la modalidad de las tarifas, ni de la contratación, tan solo se efectúan las definiciones de los distintos conceptos jurídicos que aparecen regulados en la Ordenanza. Por lo que se sugiere dar nueva redacción a este artículo, toda vez que sería en el mismo, donde se debería regular los distintos modos de prestación o contratación del servicio de taxi, así como sus condiciones. De este modo, en primer término, debe establecerse que, *con carácter general, la prestación del servicio se efectuará mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo, regulándose las condiciones en la que se prestará el servicio mediante*

esta modalidad, para posteriormente regular la prestación del servicio mediante contratación previa por plaza con pago individual y sus condiciones.

Sugiriéndose, asimismo que se regule el sistema tarifario de ambas modalidades de prestación o bien en otro artículo o bien en cada uno de los artículos en los que se regulen las diferentes modalidades de prestación. Así consideramos que quedaría más clara la regulación de ambas modalidades y tipo de tarifas a aplicar en función de aquéllas.

Contestación:

En el artículo 39 se incluye los servicios directa y previamente contratados, especificando para cada uno de ellos las modalidades de contratación y modos de fijación del precio de un servicio: a taxímetro o precio cerrado.

Se incluye un nuevo artículo 39bis que regula las condiciones de prestación del servicio en la contratación previa a precio cerrado y un nuevo artículo 39ter que contiene las condiciones de prestación del servicio en la contratación por plaza con pago individual.

- **Artículo 41. Desarrollo del servicio.**

Como ya se ha indicado en el comentario al art. 39, esta SGT estima oportuno revisar la ordenación sistemática del articulado contenido en los puntos veintiocho a treinta (artículos 39 a 41).

Contestación:

Se efectúa la revisión y con el fin de facilitar la comprensión del texto se eliminan de la propuesta de modificación los artículos 41, 42 y 44.

- **Artículo 49.**

No se aprecia modificación alguna respecto de la redacción de este mismo punto 3 en el texto de la Ordenanza vigente.

Contestación:

Se acepta la observación y se corrige.

- **Disposición Transitoria Séptima. Régimen transitorio del Régimen especial de eurotaxi:**

La fecha de la Ordenanza vigente es de 28 de noviembre de 2012, con independencia de que la misma haya sido modificada por Acuerdos plenarios de fechas 30 de julio de 2014 y 31 de octubre de 2017, pues las disposiciones modificativas no tienen más objeto que la modificación, carecen de otro alcance jurídico y agota sus efectos con su entrada en vigor. Por tanto, no procede hacer referencia a la Ordenanza aprobada en 2014, independientemente de que fuese en la referida fecha cuando se aprobase la modificación de la ORT que introdujo dicho régimen especial.

Contestación:

Se acepta la observación y se corrige.

2 Dirección General de Organización y Régimen Jurídico

2.1 Observaciones de técnica normativa.

- **Consideraciones previas.**

Advierte que según el apartado 5.º 1.7 de las Directrices de Técnica Normativa, la regla general es que las modificaciones muy extensas deben generar una disposición completa de sustitución.

Contestación:

Se mantiene la propuesta de una regulación de modificación y no de sustitución, dado que se trata de dar respuesta a las reformas introducidas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio (BOCM de 11 de abril), cuya Disposición Final Primera determina que “Los municipio deberán adaptar sus Ordenanzas a lo previsto en este Reglamento en el plazo de seis meses, a contar desde su entrada en vigor de este Decreto en todo aquello en lo que se oponga n a lo previsto en el mismo”.

Por tanto, los cambios introducidos en la propuesta de ordenanza responden principalmente a este mandato autonómico, cuya adaptación conlleva la modificación de variados artículos. En cualquier caso, se realiza una revisión general del texto reduciendo el número y contenido de artículos a modificar.

2.2 Denominación y estructura.

Se realizan las siguientes observaciones.

- **Título.**

La propuesta normativa se denominará “Anteproyecto de Ordenanza” y la denominación que debe utilizarse en la MAIN es la de “Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza del Taxi”.

Contestación:

Se corrige la observación formulada.

- **Preámbulo.**

La parte expositiva de la propuesta debe denominarse “preámbulo e insertarse con la composición indicada en el apartado 2.º 3.2 de las Directrices y debe justificarse la adecuación de la norma a los principios de buena regulación: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Asimismo, debe indicarse las competencias en cuyo ejercicio se dicta que deberá coincidir con lo indicado en el apartado de “Análisis jurídico de la MAIN”. Y finalmente deben suprimirse los párrafos que no se corresponden con la parte expositiva.

Contestación:

Se acepta y corrige la observación indicada.

- **Estructura del articulado de la ordenanza modificatoria.**

Debe sangrarse tipográficamente, a fin de realzar que se trata del nuevo texto, y con el fin de diferenciarlo del texto marco, conforme a lo establecido en el apartado 5.º 1.10 de las Directrices

Contestación:

Se realiza el sangrado tipográfico.

2.3 Disposiciones generales de la parte dispositiva.

- **Definiciones.**

Debe revisarse si la comprensión del texto realmente demanda la inclusión de definiciones, resultando innecesario la adición del artículo 1 ter cuyo contenido puede incluirse en el artículo 39. Se observa una contradicción en este artículo y las definiciones que se pretenden incorporar, pues mezcla las modalidades de fijación del precio del servicio (precio según taxímetro y precio cerrado), con los modos de contratación del servicio (global, previa por plaza).

Contestación:

Se mantiene este artículo 1 bis dado que consideramos que mejora la comprensión del texto. Entender al inicio del texto normativo la diferencia existente entre servicios directa y previamente contratados resulta esencial para definir los tipos de contratación aplicables: global de la capacidad total del vehículo (que es el sistema actual) y por plaza con pago individual (de novedosa incorporación), así como, las modalidades de fijación de precio admisibles en cada una. Además, ha de tenerse en cuenta que la contratación directa no está contemplada en la norma actualmente.

En todo caso, se revisan las definiciones para facilitar los supuestos de aplicación.

- **Artículo 2 Legislación.**

Debe incluirse una disposición final relativa al título competencial y modificar la disposición final primera en relación con la interpretación y desarrollo de la ordenanza. Si bien de conformidad con el apartado 2.º 7.8 de las Directrices, la disposición final sobre el título competencial habilitante debería ser, en este caso, la primera de la norma originaria, dado que la propuesta normativa se ha planteado como una modificación de la ordenanza, se propone mantener el orden existente, a fin de respetar su estructura, en aplicación del apartado 5.º 1.5 de las Directrices.

Contestación:

Se corrige la observación indicada, manteniendo la estructura y orden existente de la ordenanza, por lo que este artículo 2 recoge el título competencial.

- **Criterios lingüísticos generales.**

Se realizan observaciones en cuanto al lenguaje claro y preciso, terminología uniforme, uso específico de mayúsculas y uso de siglas.

Contestación:

Se realiza una revisión general del texto para incluir las observaciones formuladas.

- **Remisiones y citas.**

Cuestiones generales.

Se observa que existen distintas remisiones a la normativa que resultan confusas, por no precisar la materia a la que se refieren trasladándose diferentes referencias de este tipo que se observan en la propuesta normativa que convendría unificar. Además, se debe evitar referencias a la normativa aplicable que resulten innecesarias por limitarse a declarar su aplicación, ya que se aplican sin necesidad de que ninguna ordenanza municipal así lo establezca. Las referencias lo son siempre a normas vigentes.

Economía de cita.

Se incluye ejemplos de citas que deben corregirse en aplicación del apartado 4.º 2.5 de las Directrices.

Primera cita y citas posteriores.

Debe revisarse el texto para citar por primera vez de manera completa las diversas normas, pudiéndose abreviar en las demás ocasiones (Ley 39/2015, de 1 de octubre).

Contestación:

Todas las observaciones se corrigen. Sin embargo, algunas referencias a tarifas “vigentes” se mantienen, como la prevista en el artículo 51.1.g) a efectos de garantizar que el ejemplar que se lleve a bordo del vehículo sea la vigente y no la de otro año anterior.

- **Artículo de la ordenanza modificatoria.**

Estructura: se debe especificar con claridad qué preceptos o disposiciones de la parte final, en su caso, se redactan de nuevo, y cuáles se añaden o suprimen

Redacción del articulado de la ordenanza modificada. Recomienda una revisión del texto para adaptarlo a las reglas de las Directrices: tendencia a artículos excesivamente largos, entre los que destacan los artículos 22, 29 bis, 39 y 70; incorrecciones en cuanto a la numeración de las subdivisiones y falta de concordancia gramatical de algunos ítems con la fórmula introductoria.

Contestación:

Se realiza una revisión general para evitar artículos excesivamente largos. Así, el artículo 22, añadiendo un nuevo artículo 22 bis, en relación con el tique del servicio; el artículo 39, incluyendo los nuevos artículos 39 bis (contratación previa a precio cerrado) y 39 ter (contratación previa por plaza con pago individual); igualmente, el artículo 70, incorporando el nuevo artículo 71, en relación con la licencia de autotaxi por puntos.

El artículo 29 bis se mantiene al tratarse de una sustitución.

Parte final.

La propuesta carece de parte final pues ha de contar con sus propias disposiciones con el fin de establecer, al menos, el régimen transitorio y derogatorio; el título competencial habilitante; las habilitaciones de interpretación, aplicación y desarrollo; y las reglas sobre la entrada en vigor, publicación y comunicación de la norma.

Contestación:

Se incluyen las disposiciones de la parte final.

2.4 Observaciones específicas de las Disposiciones.

- **Disposición transitoria primera.**

Si las previsiones de esta disposición se han cumplido no procede su supresión.

Contestación:

Se corrige la observación.

- **Disposición transitoria cuarta.**

Misma observación que el supuesto anterior.

Contestación:

Se corrige la observación.

- **Disposición transitoria quinta.**

Idéntica observación.

Contestación:

Se corrige la observación.

- **Disposición transitoria sexta.**

Se sugiere revisar si no procedería su incorporación como disposición transitoria de la ordenanza modificativa, en lugar de modificar su redacción.

Contestación:

Dado que algunas de las fechas previstas en esta disposición aún no han transcurrido, se considera apropiado mantener una modificación de la disposición por lo que no se admite la observación.

- **Disposición transitoria séptima. Régimen especial de eurotaxi.**

Se considera que procede su incorporación como disposición transitoria de la ordenanza modificativa, en lugar de añadirla a la originaria.

Contestación:

Se considera que la forma correcta es la incorporación en el articulado, ya que la nueva regulación sustituye a la anterior. No hay periodo transitorio, sino que se aplicará tan pronto se realice su aprobación.

- **Disposición transitoria octava. Permisos municipales de conductor de autotaxi.**

Misma apreciación que el supuesto anterior.

Contestación:

Se considera que la forma correcta es la incorporación en el articulado, ya que la nueva regulación sustituye a la anterior. No hay periodo transitorio, sino que se aplicará tan pronto se realice su aprobación.

- **Disposición transitoria novena.**

El contenido no es propio de una disposición transitoria. Considera que la periodicidad de la revisión administrativa debería situarse en el artículo 56, que lleva por título "Revisión administrativa"

Contestación:

Se elimina la disposición transitoria, pero sin incluir la periodicidad de la revisión en el artículo 56 pues desvirtuaría el contenido de la modificación propuesta.

- **Disposición transitoria décima. Instalación del bucle magnético.**

Procede su incorporación como disposición transitoria de la ordenanza modificativa, en lugar de añadirla a la originaria y sugiere revisar su redacción.

Contestación:

Se mantiene la propuesta actual de recogerlo en el articulado, artículo 22 apartado e, donde se recoge la obligación y como disposición transitoria en la que se indica cómo se realiza la transición a la nueva norma, planteando que sólo se integre en los nuevos vehículos y no en la flota existente.

- **Instrucción de desarrollo.**

En relación con la previsión de instrucciones de desarrollo que contempla la ordenanza modificatoria (artículos 1 bis, 39.4, 41.2, 48.3 y disposición transitoria undécima) respecto a los parámetros de cálculo y la reducción aplicable en la prestación del servicio a precio cerrado, debe eliminarse, no siendo correcto la previsión de desarrollo por instrucción. Se considera que la definición del código de vestimenta previsto en la disposición transitoria undécima, en cuanto mandato, debe incluirse en el articulado, no siendo susceptible de desarrollo mediante instrucción, dado su carácter normativo.

Contestación:

Las resoluciones administrativas de carácter general del órgano competente que concretan aspectos normativos de la Ordenanza de obligado cumplimiento, por ejemplo, los calendarios de revistas o los refuerzos puntuales del taxi, permiten una adecuada gestión y ordenación del servicio.

El alcance de estas resoluciones administrativas de carácter general está perfectamente definido en la Ordenanza, muy limitado y afectando a cuestiones que son susceptibles de modificación para la adecuada ordenación del servicio. Se mantiene la redacción propuesta.

- **Disposición adicional única.**

La disposición originaria de 2012 no contenía esta disposición, sino que se trata de la parte final de la ordenanza modificatoria de 2014, por lo que no procede su supresión, dado que al amparo de esta se realizó la correspondiente convocatoria en el plazo indicado desde la entrada en vigor de la referida modificación.

Contestación:

Se corrige la observación, se denomina la disposición adicional como disposición adicional segunda.

2.5 Observaciones al articulado.

- **Consideraciones generales.**

Considerando la actualidad de la regulación del taxi en convivencia con las VTCS, la apertura progresiva a la competencia del taxi sostenida por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y los principios inspiradores de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), y teniendo en cuenta que el anteproyecto remitido para observaciones regula la intervención administrativa del Ayuntamiento de Madrid para el acceso y ejercicio de la actividad de autotaxi, se recomienda que se revise el texto a la luz de lo previsto en la Guía de Medios de Intervención administrativa.

Contestación:

El Taxi y la VTC presentan características comunes, pero se someten a un diferente régimen jurídico regulador. Ambas actividades son partes de una misma realidad económica. Por ello, como ciertamente sostiene la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), la actividad de VTCs compite directamente con una parcela concreta del mercado de producto que también ofrece el taxi: la contratación previa mediante el uso extendido de empresas de intermediación del servicio. En un primer momento, principalmente UBER y CABIFY en el sector de las VTC y diferentes radioemisoras tradicionales y APPs en el ámbito del taxi. Ahora también Uber y Cabify ofrecen servicios de taxi, no solo y exclusivamente de VTCs.

En todo caso, con independencia de la liberalización de los servicios de transporte pretendida por la CNMC, y considerando los postulados de la LGUM, lo cierto es que el Ayuntamiento de Madrid se encuentra respecto a regulación del taxi bajo los postulados de la normativa autonómica y los pronunciamientos judiciales:

La Comunidad de Madrid ostenta competencia exclusiva en materia de transporte urbano, a quien corresponde su regulación operada mediante la Ley 20/1998, de 28 de noviembre (LTCM) y el Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM), estableciendo a lo largo de articulado los requisitos de acceso y ejercicio de la actividad del taxi, en cuanto a las licencias, sus vehículos y conductores sometiéndolo al régimen de autorización administrativa previa. Así, a título de ejemplo, se enumeran: transmisión de licencias (artículo 17), modificaciones de los vehículos (artículo 24 RTCM), mampara de seguridad (artículo 28 RTCM), sustitución vehículos (Artículo 29.1 RTCM), prestación del servicio en caso de accidente o avería del vehículo (artículo 29.2 RTCM), permiso para ejercer la profesión de taxi (artículo 30), artículo 34 (suspensión temporal), etc.

Del mismo modo contempla los requisitos que han de acreditarse para la concesión de las autorizaciones, sin perjuicio de los que el municipio puede considerar adicionalmente, como, por ejemplo, en materia de conductores, características de los vehículos y transmisiones de las licencias. Requisitos que se describen como tales, considerando que los avances de la tecnología van avanzando en el sentido de permitir su verificación de oficio sin necesidad de aporte documental.

Los pronunciamientos judiciales han sido claros y contundentes. A este respecto se cita la Sentencia del TSJ 830/2017, de 28 de noviembre, dictada con ocasión de la impugnación del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, al establecer expresamente que nos encontramos ante la “prestación de un servicio público impropio y no a las actividades no asalariadas y su ejercicio”, cuya “reglamentación está excluida del ámbito de aplicación de la Directiva de Servicios 2006/123” .

Asimismo, la sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio, resuelve el recurso de casación interpuesto contra la sentencia TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, que estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo núm. 75/2013 interpuesto contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, determina que los artículos impugnados son conformes a los principio de la LGUM: artículo 4 (requisitos para ser titular de licencia), artículo 5 (número máximo de licencias), artículo 7

(transmisión de licencias), 17 (características de los vehículos), artículo 18 (número de plazas), artículo 19 (modificaciones en el vehículo), artículo 21 (vehículos eurotaxi), artículos 29 y 31 (revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi y tarjeta de identificación de conductor, respectivamente) y el artículo 38 y la DT 3ª (duración del servicio).

Por tanto, la ordenanza modificativa propuesta se mantiene en los mecanismos de intervención que contempla, al amparo de la normativa autonómica y pronunciamiento judiciales de referencia.

- **Artículo 3. Licencia de autotaxi.**

Debería explicarse cómo se facilitan los datos por los taxistas y si no es posible automatizar la obtención de datos. Propone eliminar el apartado 2.

Contestación:

La normativa aplicable a los taxímetros como equipo de medida no prevé la descarga automática de datos. La Ordenanza Reguladora del Taxi no puede exigir requisitos sobre equipos normalizados que excedan los requisitos de la norma que los regula.

El contenido del apartado 2 se elimina y el apartado 3 se mantiene en el artículo 22 que se modifica, en el sentido de configurarlo como un deber de los titulares de licencia de autotaxi de suministrar y conservar los datos, no siendo necesario precisar el cómo, como tampoco se especifica para el resto de obligaciones de titulares de licencia previstas en la ordenanza dado que la operativa y medios de facilitación pueden variar con el paso de los años con la aplicación de las nuevas tecnologías y acceso a las diversas plataformas de interconexión.

- **Artículo 4. Requisitos para el otorgamiento de licencia.**

Observación 1º: Propone eliminar la expresión “con personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que la integren”.

Contestación:

Se suprime la expresión indicada.

Observación 2ª: En el apartado 4 b) se establece que si se trata de una persona jurídica que carece de la nacionalidad española “se estará a lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España”. Debería precisarse sobre qué materia versan los tratados a los que se hace referencia.

Contestación:

Se modifica la redacción.

Observación 3ª: En el nuevo apartado e) se establece como requisito para obtener la licencia disponer de dirección y firma electrónica, así como equipo informático. Estos requisitos han sido introducidos por la normativa autonómica. Sin embargo, teniendo en cuenta que esta materia está

regulada en el Ayuntamiento por la Ordenanza de Atención a la Ciudadanía y Administración Electrónica, de 28 de febrero de 2019 (OACAE), que en su Anexo prevé los colectivos de personas físicas obligados a relacionarse por medios electrónicos, se considera que debería incorporarse en este Anexo a los titulares de licencia de autotaxi, de forma que su relación con la Administración municipal se desarrollara de forma exclusiva a través de medios electrónicos.

Contestación:

Esta es una obligación de la normativa autonómica que se ha incorporado a la Ordenanza. No está prevista la inclusión del colectivo de personas fijas titulares de licencia de autotaxi entre los obligados a relacionarse por medios electrónicos con el Ayuntamiento de Madrid.

Se valorará en un futuro si procede la modificación de la OACAE en el sentido propuesto.

Observación 4ª: En el apartado h), si bien se contemplan cuestiones relativas al vehículo, se trata de cuestiones distintas: por un lado, los requisitos del vehículo; por otro, el título que habilita para la utilización del mismo. Por ello se considera que deberían incluirse en apartados diferentes.

Contestación:

Se considera adecuado mantener unidas ambas cuestiones del mismo modo que se mantiene para los conductores en el apartado g) de este artículo 4

- **Artículo 6. Procedimiento de otorgamiento de nuevas licencias.**

Este artículo se modifica para cambiar su título y corregir un error del apartado 4. Sin embargo, la redacción de este apartado 4 que se incluye en la propuesta es idéntica a la actual.

Por otra parte, debería especificarse cuál es el objetivo de limitar el número de licencias de autotaxi existentes apuntando consideraciones de la MAIN y de la LGUM

Contestación:

La modificación de este artículo 6 se limita a corregir el error de su apartado 4 en el que no se refleja el número "4".

En relación con la limitación del número de licencias se incorpora lo dispuesto en la normativa autonómica, que es la que establece las limitaciones.

- **Artículo 7. Transmisión.**

Observación 1ª: La regulación de la transmisión de las licencias de autotaxi se modifica sustancialmente, y se considera que el nuevo régimen debe ser objeto de análisis detallado en la MAIN.

Contestación:

Como especifica la MAIN la modificación se contempla tanto para reordenar la sistemática facilitando la comprensión de los requisitos que debe cumplir el transmitente y adquirente (actualmente dispersa en diferentes artículos) como para incorporar los cambios introducidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, a cuya adaptación obliga a los municipios su disposición final primera, por lo que no es tal la modificación sustancial pues ya está plenamente operativa desde su entrada en vigor, el pasado 12 de abril de 2019.

Observación 2ª: Debería mejorarse la redacción de apartado 2 b) el supuesto de que la licencia “no disponga de conductores”, cuestión que no es posible porque todas las licencias deben tener al menos un conductor (artículo 4 g), aunque lo que sí es posible es que dicho conductor sea el titular de la licencia de autotaxi y no conductores asalariados.

Contestación:

Se mantiene la redacción dado que pueden ser objeto de transmisión licencias que se encuentra en situación de suspensión o excedencia en cuyo caso no dispondría de conductores dados de alta. Además, dado que las licencias pueden estar 30 días consecutivos o 60 alternos en cómputo anual sin prestar servicio, se permite para estos períodos que las licencias no dispongan de conductores dados de alta en la licencia, momento en el que puede ser solicitada la transmisión. Por tanto, en tales casos, no puede acreditarse el derecho de tanteo.

Observación 3ª: Se incorpora el requisito de “justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles”, debería concretarse cómo se justifica el cumplimiento de este requisito, ¿mediante certificación del citado Registro? ¿Con una declaración responsable? Además, se considera que este requisito no será aplicable a todas las transmisiones, sino solo a aquellas que impliquen también la transmisión del vehículo que está adscrito a la licencia, ya que el artículo 17.3 del Decreto autonómico permite ambas modalidades.

Contestación:

Siguiendo la estructura actual de la Ordenanza, con carácter general, se definen requisitos y no modos de acreditación de los mismos, por lo que no se considera preciso su concreción, siguiendo la estructura y sistemática general del texto. Además, el avance de las tecnologías e interconexión entre administraciones puede facilitar medios que la norma actual no alcance y que nace con vocación de futuro.

Por otro lado, es aplicable a todas las transmisiones, con o sin vehículo, pues las cargas son a la licencia, no al vehículo.

Observación 4ª: Con carácter general, se sugiere que se revisen todos los artículos de la OT donde se establecen requisitos de acceso y ejercicio de la actividad, valorando tanto la necesidad y proporcionalidad de los requisitos como estableciendo con claridad la manera de justificar el cumplimiento del requisito, a fin de incrementar la seguridad jurídica de la norma.

Contestación:

Damos por reproducido la contestación a la observación formulada al respecto en el apartado 2 de este informe, que resuelven los pronunciamientos judiciales y la normativa autonómica de obligado

cumplimiento. Nos encontramos ante la “prestación de un servicio público impropio y no a las actividades no asalariadas y su ejercicio” (Sentencia del TSJ 830/2017, de 28 de noviembre).

El objeto principal de la esta ordenanza modificativa es de adaptación a lo previsto en la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril, y, de mejoras técnicas y operativas, sin que implique una revisión total y general de los procedimientos.

Observación 5ª: Respecto al requisito previsto en el apartado 3 b), “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.

Contestación:

Se mantiene la redacción para mantener la coherencia del texto con remisiones a la normativa autonómica de transporte urbano sin especificar el artículo concreto que a futuro puede ser objeto de modificación y generar inseguridad jurídica.

- **Artículo 8. Transmisión inter vivos.**

En la propuesta remitida, este artículo se suprime, indicando que se incorpora al 7. Este tipo de explicaciones no deben incorporarse al texto de la norma, sino que deben ir, en su caso, en la MAIN.

Contestación:

Se elimina la indicación de la ordenanza modificativa.

- **Artículo 10. Registro Municipal de licencias.**

Observación 1ª: Se sugiere mejoras en relación con la redacción de los apartados 1 y 2.

Contestación:

Se suprimen de la modificación los apartados 1 y 2, pues no es objeto de modificación.

Observación 2ª. Por lo que se refiere al apartado 3, se considera que debería suprimirse la referencia a la Constitución, e incorporar como límite a la publicidad de los datos del Registro la normativa en materia de protección de datos de carácter personal.

Contestación:

Se acepta la observación y se corrige.

- **Artículo 14. Extinción.**

Observación 1ª: En el apartado b) debe aclararse cuál es la normativa que regula la revocación de la licencia y el procedimiento a través del cual se produce dicha revocación.

Contestación:

Solo se incluye en esta modificación la letra c) por lo que no corrige la observación formulada.

Observación 2ª: En el apartado c) se regula el “rescate de las licencias”, figura prevista en el artículo 18.1 c) del Decreto 74/2005, pero sin incorporar ninguna regulación sobre el mismo. Se considera que debe mejorarse la redacción de este apartado, aumentando su claridad, teniendo además en cuenta la incidencia de esta medida sobre los titulares de licencia que pudieran resultar afectados por el citado rescate.

Contestación:

El artículo se limita a recoger la previsión autonómica sin ulterior regulación. Por criterios de oportunidad no se considera apropiada una regulación ulterior.

- **Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.**

Se solicita revisar la redacción completa de este artículo para facilitar su comprensión, justificar los requisitos de acceso o ejercicio de la actividad de acuerdo con los principios de la LGUM y mejorar su estructura.

Contestación:

Se suprime de la ordenanza modificativa el artículo completo dado que tan solo se suprime el número 5º del apartado 2 a) y se modifica el número 1º del apartado 2 b), corrigiendo las observaciones que correspondan.

- **Artículo 21. Vehículos eurotaxi.**

La modificación indica que se modifica este artículo, pero parece que en la redacción incorporada faltan párrafos respecto a la actual redacción del precepto. Por otra parte, en el último párrafo debe precisarse cuál es “la normativa sectorial aplicable”.

Contestación:

Se revisa y corrige la redacción.

- **Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.**

En el apartado 1 b) se sugiere sustituir la palabra “confección” por “impresión”. En el apartado 1 c) parece que el elemento al que se está haciendo referencia es un datáfono, por lo que se propone sustituir la palabra “lectora” por “datáfono”. Tal y como se señala más adelante, la regulación del tique debería contenerse en un artículo independiente, redactado de manera clara.

Contestación:

Del artículo 22 se revisa la redacción y se añade un artículo 22 bis referente al tique del servicio.

- **Artículo 28. El permiso municipal de conductor de autotaxi: obtención.**

Observación 1ª: Se sugiere cambiar el título del precepto con la siguiente redacción “obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.”

Contestación:

Se acepta y corrige la observación.

Observación 2ª: Por otra parte, 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. En este sentido, alguno de los requisitos exigidos parece de muy difícil o imposible acreditación; así, el no ser consumidor habitual de alcohol o estupefacientes.

Contestación:

Como se ha especificado anteriormente respecto de las transmisiones, siguiendo la estructura actual de la Ordenanza, con carácter general, se definen requisitos y no modos de acreditación de los mismos, por lo que no se considera preciso su concreción. Además, el avance de las tecnologías e interconexión entre administraciones puede facilitar medios que la norma actual no alcance y que nace con vocación de futuro.

Por otro lado, la redacción del requisito “no ser consumidor habitual de alcohol o estupefacientes” se corresponde con lo previsto en el artículo 31.1 b) del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por lo que no puede modificarse.

Observación 3ª: En el último párrafo debe añadirse la frase “para la realización de estas pruebas” tras la expresión “El órgano competente”.

Contestación:

Se añade la observación indicada.

- **Artículo 29. Revisión permisos municipales.**

La propuesta indica que se suprime este artículo, que queda incorporado en la disposición final y en el régimen sancionador. Con independencia de que el texto de la modificación no es el lugar idóneo para realizar este tipo de aclaraciones, como ya se indicó, la propuesta remitida no incluye ninguna disposición final.

Contestación:

Se suprime la referencia indicada.

- **Artículo 29 bis. Procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi.**

Este precepto es demasiado largo, extensión que dificulta su comprensión. En el apartado 5 c) se establece: “si afectara a la validez del permiso de conducir de la clase B o superior a ésta”. Sin embargo, en la MAIN se señala que ya no es preciso disponer del permiso BTP para ser conductor de autotaxi (artículo 31.1 a) Decreto autonómico), por lo que se debería suprimir la referencia al tipo de permiso. En el apartado 11 se propone revisar la redacción, ya que la expresión “se estará a lo siguiente” no se considera apropiada para una norma jurídica. Además, parece que la referencia que contienen el apartado 11 b) al artículo 28.1 b) es incorrecta.

Contestación:

La modificación de este artículo es de sustitución y no de regulación, por lo que se modifica la propuesta de ordenanza. En cualquier caso, dado que para obtener el permiso municipal es preciso ser titular de un permiso en vigor de la clase B o superior a ésta, es decir, de la clase C1, C, D1 o D, se mantendría la redacción prevista. Se corrige la remisión del apartado 11. b) al artículo 28 b) 1.

- **Artículo 31. La tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.**

Se sugiere eliminar el artículo determinado del título del artículo, así como la expresión “entre otros datos” de la redacción del apartado 1.

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.

Contestación:

La redacción de este artículo es de sustitución y no de regulación, por lo que se modifica la propuesta de ordenanza.

- **Artículo 32. Requisitos para la expedición.**

Deben establecerse no solo los requisitos, sino también su forma de acreditación. Además, no queda clara en esta regulación si se trata de un procedimiento de autorización, o si la mera presentación de los documentos a los que se hace referencia acompañada, en su caso, de una declaración responsable, es suficiente para la expedición de la tarjeta de identificación del conductor. Debería revisarse por tanto este artículo valorando la necesidad y proporcionalidad de los requisitos y aclarando el sistema que se establece, que en todo caso parece de control previo al inicio de la actividad de conformidad con lo establecido en los artículos 30 y 31 del Decreto 74/2005. Además, debe tenerse en cuenta que de acuerdo con el artículo 28.2 LPAC “los interesados no están obligados a aportar documentos que hayan sido elaborados por cualquier Administración” que se recabarán por las mismas “electrónicamente a través de sus redes corporativas o mediante consulta a las plataformas de intermediación de datos”. Por tal motivo, debería suprimirse la palabra “documentalmente” del apartado 2, ya que la acreditación documental solo es exigible, conforme al citado artículo 28.2 LPAC, cuando la información no obre en poder de la Administración, o cuando el interesado manifieste su oposición expresa a que la información sea obtenida de oficio por la Administración.

El último inciso del apartado 3 b) debería ubicarse en el artículo 33, ya que no hace referencia a la expedición de la tarjeta sino a la devolución de la misma.

Contestación:

La modificación de este artículo es de sustitución y no de regulación, por lo que se modifica la propuesta de ordenanza. Se suprime la expresión “en vigor”.

- **Artículo 33. Devolución.**

En la modificación se señala que solo se modifica el artículo 33.1 f), pero en la redacción remitida también se modifica el título del artículo, por lo que debe aclararse esta cuestión.

Contestación:

Se modifica el apartado f) y el título.

- **Artículo 38. Duración del servicio.**

Observación 1ª: 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 limita la resolución del órgano competente a fijar la duración mínima, en aplicación del principio de inderogabilidad singular recogido en el artículo 37 LPAC.

Contestación:

No se observa tal contradicción, pues la ordenanza actúa como marco regulador que permita al órgano municipal competente en el ejercicio de sus competencias de gestión y ordenación del servicio establecer una regulación horaria de prestación del servicio. Se trata de flexibilizar la duración máxima diaria de prestación del servicio cuando concurren las circunstancias cambiantes que la norma reglamentaria contempla y ampara pero que tampoco puede prever. Por otro lado, este modelo se sigue en otros municipios como Barcelona, Málaga o Valencia en los que además del régimen de descanso se contempla dentro de la potestad municipal la posibilidad de regulación horaria, siendo además los artículos 37 y 38 admitidos en su regulación en la Sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio.

Por tanto, no se corrige la propuesta de ordenanza.

Observación 2ª 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.

Contestación:

La duración del servicio no se amplía respecto a la ordenanza vigente, por lo que no procede su análisis en la MAIN.

La modificación del artículo 38 sólo elimina el requisito de un mínimo de 7 horas diarias de circulación, pues facilita la libre organización del empresario y permite la adaptación del servicio a la demanda.

Observación 3ª. 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...”

Contestación:

La propuesta está definida en coherencia con la redacción general del texto y del decreto autonómico, motivo por el que se mantiene sin corrección.

- **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, pero no se aclara en qué forma debe facilitarse esta información.

Contestación:

Nos remitimos a los comentarios indicados en otros apartados de este informe, respecto de la transmisión de licencias y obtención del permiso de conductor, artículos 7 y 28, respectivamente.

- **Artículo 39. Condiciones de prestación del servicio.**

Observación 1ª: Este es uno de los aspectos más novedosos de la nueva regulación, pues se permite junto a la forma de contratación clásica el servicio contratado previamente y también la posibilidad de compartir taxi. Por ello, se considera que las distintas fórmulas de contratación deberían regularse en artículos independientes, para facilitar su comprensión.

Contestación:

En el artículo 39 se incluye los servicios directa y previamente contratados, especificando para cada uno de ellos las modalidades de contratación y modos de fijación del precio de un servicio: a taxímetro o precio cerrado.

Se incluye un nuevo artículo 39 bis, que regula las condiciones de prestación del servicio en la contratación previa a precio cerrado y un nuevo artículo 39 ter que contiene las condiciones de prestación del servicio en la contratación por plaza con pago individual

Observación 2ª. Asimismo, resulta necesario aclarar la previsión del apartado 3. ¿Quiere decir que, aunque el servicio se haya contratado previamente, el cliente puede elegir a posteriori aplicar el sistema de tarifas?

Contestación:

Se revisa la redacción.

Observación 3ª. En el apartado 4 se hace referencia a una instrucción del órgano competente para fijar los parámetros de cálculo de la tarifa. Se considera que las cuestiones relativas al sistema de tarifas deben quedar fijadas en la propia ordenanza, y no derivarlas a una instrucción posterior. Además, todas las referencias a órganos competentes deben concentrarse en la correspondiente disposición final de interpretación y aplicación de la ordenanza.

Contestación:

El artículo 38.1 del Decreto 74/2005, de 28 de julio establece que “El régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, se propondrá por los municipios al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las asociaciones representativas de los titulares de licencias de autotaxi con implantación en su territorio”.

En cumplimiento de dicho precepto, las tarifas vigentes para el año 2020 fueron aprobadas por Acuerdo de la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid de 13 de diciembre de 2019 por el que se acordó autorizar el régimen tarifario aplicable a los servicios de taxi del Área de Prestación Conjunta a partir de las 0:00 h del 1 de enero de 2020. En dicho Acuerdo se definen: las tarifas aplicables y su estructura que comprende inicio del servicio, franquicia kilométrica, en su caso, importe kilométrico e importe horario; los suplementos y la cuantía máxima en servicios previamente contratados. Para las tarifas se definen los días y horarios de aplicación (tarifas 1 y 2) y los lugares y condiciones (tarifas 3, 4 y 7).

Con el fin de garantizar la debida aplicación del sistema tarifario aprobado, tal y como prevé el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, se dicta la Resolución de 3 de diciembre de 2019 de la Directora General 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 (BOAM ° 8.293, de 7 de diciembre de 2018).

Por lo que respecta al precio cerrado, introducido en la regulación autonómica indicada mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, cuya adaptación ahora se realiza en la propuesta de ordenanza, se indica en su artículo 38.3 párrafo tercero que “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 Madrid, para calcular las rutas en este tipo de servicios, que los facilitará a todos aquéllos que se los requieran, velando por su buen uso”.

Del mismo modo que una vez aprobadas las tarifas del taxi por la Comunidad de Madrid, se aprueba mediante resolución del órgano municipal competente, una resolución para garantizar el

debido control de su aplicación, contemplado en el Decreto autonómico el precio cerrado, cuyo cálculo se realiza en función de las tarifas aprobadas, es preciso contar con un instrumento mediante el cual se pueda facilitar los parámetros de cálculo del precio cerrado.

Por tanto, a efectos de facilitar los parámetros de cálculo de precio cerrado y dado 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, los parámetros de cálculo del precio cerrado pueden sufrir modificaciones y deba recogerse en un documento que permita conceder flexibilidad al sistema.

La mayor garantía del sistema reside precisamente en que su cálculo se realiza conforme a las tarifas vigentes que actúan de máximas utilizando los parámetros de cálculo de rutas facilitados por el Ayuntamiento, mediante el cual se garantiza los derechos de los viajeros como destinatarios finales de la prestación del servicio del taxi.

En todo caso, se matiza la redacción para facilitar su comprensión.

Observación 4ª. En los apartados 6 y 7 se establecen cargas administrativas de conservación de datos relativos a servicios contratados, que deben ser objeto de valoración en la MAIN en cuanto a su necesidad y proporcionalidad, explicándose asimismo en qué formato se conservan estos datos.

Contestación:

La obligación de conservación es imprescindible para garantizar la eficacia de la potestad de inspección del Ayuntamiento de Madrid. La definición de un plazo de conservación tiene como objetivo mantener un equilibrio entre la carga de conservación de datos y la facultad de inspección de la administración. En la Ordenanza vigente no se establecía ningún plazo de conservación, lo que se traduce en una situación de indefinición jurídica que se pretende resolver mediante este artículo.

La definición del plazo de conservación de datos ha buscado un equilibrio entre la actividad inspectora y las cargas asociadas a la conservación. La revisión administrativa prevista en el artículo 56 prevé la publicación de un calendario con carácter anual en el que se recogen las licencias que realizarán la revisión administrativa dicho año y los plazos para realizarlo. Por tanto, se considera que el plazo de conservación anual es coherente con la revisión administrativa que se realiza a las licencias de autotaxi.

Se considera que no es procedente imponer un formato de conservación de datos, ya que puede depender de cada fabricante del aparato taxímetro, siendo el contenido de los mismos y no su formato lo relevante para el cumplimiento del requisito.

Observación 5ª. Por último, en el apartado 7 parece que la referencia al artículo 6 lo es al apartado 6 de este artículo.

Contestación:

Se revisa la redacción.

- **Artículo 39 bis. Contratación previa por plaza con pago individual**

Este artículo regula una nueva modalidad de prestación del servicio, de conformidad con la posibilidad que se contiene en el artículo 37 del Decreto 74/2005. Por este motivo, se debe ser especialmente cuidadoso con el establecimiento de las condiciones de prestación de esta modalidad, regulando todos los aspectos esenciales de la misma de forma clara y precisa, tales como el cálculo del precio (apartado 3) o las entidades intermediarias de la contratación (apartado 4).

- **Artículo 41. Desarrollo del servicio.**

El apartado 2 de este artículo deriva a una instrucción del órgano competente el desarrollo de la nueva forma de contratación del servicio con precio cerrado o con precio por plaza individual. Esta regulación debe contenerse necesariamente en la ordenanza, ya que posee contenido normativo y es obligatorio su cumplimiento tanto para los taxistas como para los usuarios del servicio.

Contestación:

Este artículo 41 se suprime de la propuesta de modificación.

- **Artículo 48. Régimen tarifario.**

Observación 1ª: En el primer apartado se reproduce la observación realizada en el artículo 6 relativa a procesos de captura del regulador.

Contestación:

No se entiende la observación formulada.

Observación 2ª: En el apartado 2 se sugiere sustituir la expresión “y otros” por “y similares”.

Contestación:

Se suprime la expresión “y otros” que se sustituye por “y similares”.

Observación 3ª. Con independencia de lo anterior, este precepto es demasiado extenso, en particular el apartado 3, por lo que se sugiere revisar la redacción del mismo. En este apartado de nuevo se hace referencia a las “instrucciones” aprobadas por el órgano municipal competente, reproduciéndose las observaciones realizadas al artículo 39 bis.

Contestación:

Nos remitimos a la contestación dada en la observación 3ª del artículo 39.

- **Artículo 49. Paradas.**

La propuesta señala que se modifica el apartado 3, pero la redacción que se incorpora es idéntica a la actual.

Contestación:

Se elimina este artículo de la ordenanza modificativa.

- **Artículo 51. Documentación a bordo del vehículo.**

Observación 1ª: El apartado 1 j) señala como documentación obligatoria a bordo del vehículo “el documento que acredite haber pasado la revisión administrativa”, sin embargo, dicha revisión ha sido suprimida en la propuesta remitida, por lo que parece que este documento deja de ser obligatorio, o bien deberán aclararse los supuestos en los que es exigible.

Contestación:

Entendemos que pueda estar confundiéndose la revisión administrativa de la licencia prevista en el artículo 56 con la revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi que contempla el artículo 29, que ahora se suprime.

Observación 2ª: Se reproduce la observación relativa a la correcta identificación de la ITV en el articulado, debiéndose aclarar, mediante la referencia al correspondiente artículo, dónde se regulan los requisitos que se prevén en este precepto, en particular el modelo de tarifas, el boletín de control metrológico o la autorización para la instalación de la mampara.

Contestación:

Se matiza la redacción de la Tarjeta ITV, en cambio se mantienen el resto en la redacción de la propuesta de ordenanza dado que son documentos que deben llevarse a bordo en los términos que especifica el Decreto 74/2005, de 28 de julio, en la redacción dada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que lo modifica.

Así el modelo de tarifas es un adhesivo y tríptico tarifario que cada año se suministra por el Ayuntamiento de Madrid con ocasión del cambio de las tarifas, cuyo modelo varía cada año en función de las tarifas aprobadas por la Comunidad de Madrid.

El boletín de control metrológico es un documento que expide la Consejería de Industria de la Comunidad de Madrid que verifica que los taxímetros han pasado las verificaciones metrológicas establecidas por su normativa de aplicación y que facilita la labor de vigilancia policial.

La autorización de mampara es la autorización municipal que se expide a quienes solicitan su instalación prevista en el decreto autonómico y la ordenanza.

Son documentos que el sector del taxi conoce por estar vinculado al cumplimiento de la prestación del servicio del taxi previsto en esta ordenanza y en el resto de las normas del ordenamiento jurídico que les resulta de aplicación (accesibilidad, tráfico y seguridad vial, control metrológico, ITVs, laboral y de Seguridad Social, fiscal y tributaria, etc.) sin que sea preciso remisiones legales derivadas del cumplimiento de las normas que le son de aplicación. Se debe evitar referencias a la normativa aplicable que resulten innecesarias por limitarse a declarar su aplicación, ya que se aplican sin necesidad de que ninguna ordenanza municipal así lo establezca.

- **Artículo 54. Obligaciones de los conductores.**

Observación 1ª: En diversos artículos de la ordenanza se hace referencia al “tique” que acredita la prestación del servicio. Se considera que la regulación de este tique y sus modalidades (en papel, electrónico) debería contenerse en un único artículo.

Contestación:

Se añade un nuevo artículo 22 bis, en relación con el tique del servicio.

Observación 2ª: Se incorpora en este artículo como obligación del conductor respetar el código de vestimenta, que de conformidad con la disposición transitoria undécima parece bastante estricto respecto a lo exigido actualmente. 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, debería regularse dicho código en la propia ordenanza dado su contenido normativo, y no en una instrucción dictada por el órgano competente.

Contestación:

En cuanto a la necesidad y proporcionalidad a efectos de la LGUM, se reproducen las consideraciones indicadas en la contestación a la observación formulada en el apartado 2 de este informe, que resuelven los pronunciamientos judiciales y la normativa autonómica de obligado cumplimiento. Nos encontramos ante la “prestación de un servicio público impropio y no a las actividades no asalariadas y su ejercicio” (Sentencia del TSJ 830/2017, de 28 de noviembre.)

El objeto principal de esta ordenanza modificativa es de adaptación a lo previsto en la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril, y, de mejoras técnicas y operativas, sin que implique una revisión total y general de los procedimientos.

Por lo que respecta al código de vestimenta la regulación de unos requisitos mínimos de uniformidad tiene como objetivo la mejora de la calidad objetiva y subjetiva del servicio del taxi en su conjunto para facilitar su competitividad frente a otras alternativas de movilidad en vehículos de turismo.

- **Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos.**

En los apartados 3 y 4, donde se establecen las infracciones que pueden dar lugar a la pérdida de puntos, deberían identificarse expresamente los artículos donde se regulan dichas infracciones para garantizar la seguridad jurídica de la regulación.

Se realiza la remisión a la Ley 20/98, de 28 de julio, sin especificar artículos concretos que a futuro pueden sufrir variaciones y generar confusión e inseguridad jurídica.

Contestación:

Se realiza la modificación propuesta.

- **Disposición transitoria undécima. Código de vestimenta de los conductores de autotaxi.**

Esta disposición transitoria establece el código de vestimenta de los conductores de autotaxi. Con independencia de valorar la necesidad y proporcionalidad de esta medida, se reitera que dicho código debe establecerse en la propia ordenanza, dado su contenido normativo, y no en una instrucción dictada por el órgano competente.

Contestación:

En cuanto a la necesidad y proporcionalidad a efectos de la LGUM, se reproducen las consideraciones indicadas en la contestación a la observación formulada en el apartado 2 de este informe, que resuelven los pronunciamientos judiciales y la normativa autonómica de obligado cumplimiento. Nos encontramos ante la “prestación de un servicio público impropio y no a las actividades no asalariadas y su ejercicio” (Sentencia del TSJ 830/2017, de 28 de noviembre.)

- **Anexo V.**

La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, ha sido derogada y sustituida por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y de garantía de los derechos digitales. En consecuencia, deben actualizarse las referencias normativas efectuadas y adecuar la regulación de los adhesivos de los vehículos a la normativa vigente.

Contestación:

Se corrige la observación.

3 Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Hacienda y Personal.

3.1 Observaciones de técnica normativa.

De acuerdo con lo establecido en las directrices de técnica normativa y administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aprobadas por Acuerdo de Junta de Gobierno de 25 de junio de 2020, las disposiciones modificativas deben utilizarse con carácter restrictivo. Es por tanto preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de una originaria y sus posteriores modificaciones, especialmente en este caso en el que se modifican o suprimen la práctica totalidad de los artículos de la ordenanza, además de incluirse otros nuevos.

Por otro lado, si bien se han observado con carácter general las directrices de técnica normativa en la elaboración del anteproyecto remitido, sería conveniente hacer una revisión del uso de las

mayúsculas a lo largo del texto, utilizando minúsculas en las referencias genéricas a la ordenanza tales como “la presente ordenanza” o “la ordenanza remitida” y en las citas de artículos o disposiciones finales.

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades de regulación precisas puede optar por cualquiera de las siguientes alternativas:

- Elaborar una nueva ordenanza del taxi que permita innovar soluciones eficaces socialmente consensuadas con los problemas del presente y que se anticipe a las realidades de la gestión del taxi. Esta opción se considera inadecuada porque la necesidad de dar cumplimiento a la normativa autonómica no introduce modificaciones sustanciales al sector del taxi.
- Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza. Esta opción se considera adecuada y satisfactoria puesto que permite cumplir el mandato autonómico que precisa de desarrollo local posterior y proporciona un instrumento esencial para construir y dar solución a las cuestiones de fondo planteadas para mejorar y modernizar la prestación de servicio.

3.2 Observaciones al articulado

En cuanto al cumplimiento de las directrices de técnica normativa se realiza una revisión general del anteproyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

- **Preámbulo**

Se ha detectado una errata en el primer párrafo del preámbulo, donde dice “... la primera se realizó mediante por Acuerdo Plenario...” debe decir “...la primera se realizó por Acuerdo Plenario...” - En el penúltimo párrafo y al objeto de mejorar la redacción del mismo en lugar de utilizar la expresión “El instrumento normativo... es mediante la modificación de los artículos...” sería más correcto decir “El instrumento normativo... es la modificación de los artículos...”

Contestación:

Se acepta y corrigen las erratas.

- **Artículo 1.bis. Definiciones**

En la letra b) del párrafo 4 del artículo 1.bis, donde dice “Este modo de contratación del servicio tiene carácter voluntario para titular de la licencia”, debería decir “Este modo de contratación tiene carácter voluntario para el titular de la licencia”.

Contestación:

Se realiza una revisión general de las definiciones y se corrige.

- **Artículo 2. Legislación.**

En el segundo párrafo del artículo 2, cuando se enumera la normativa de aplicación en materia de accesibilidad se echa en falta la inclusión del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, al que sí se hace referencia en el preámbulo. Por otro lado, se hace alusión por error en este párrafo a la Ley 10/2014, de 3 de diciembre, de accesibilidad, de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Contestación:

Este artículo 2 se corrige y pasa a denominarse título competencial, en el que se especifican las normas que amparan la modificación.

- **Artículo 3. Licencia de autotaxi.**

En el apartado 2, cuando se cita la Ley 39/2015, de 1 de octubre, debe recogerse su denominación completa, ya que es la primera vez que se menciona en la parte dispositiva, pudiendo abreviarse en posteriores citas.

Contestación:

Este artículo finalmente no se modifica al considerar que su contenido material no regula un tema acorde con el título (salvo el punto 1 ya existente) ni tiene carácter homogéneo, tanto en relación con la representación como con los datos a los que los titulares de licencia están obligados a facilitar.

- **Artículo 7. Transmisión.**

En el apartado 3, cuando dice “El adquirente de la licencia de taxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4 de esta ordenanza, el cumplimiento del siguiente:” debería decir “... el cumplimiento de los siguientes requisitos”, ya que son dos los requisitos que se enumeran a continuación.

Contestación:

Se acepta y corrige la observación.

- **Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.**

A fin de mejorar la comprensión del texto, en los apartados 5 y 6 cuando se dice “...el contenido tique serán los datos de la letra a) a la h)...”, se propone sustituirlo por “... el tique contendrá los datos de la letra a) a la h)...”

Contestación:

Se acepta y modifica la observación, que ahora se traslada a un nuevo artículo 22 bis para facilitar su comprensión.

- **Artículo 39. Condiciones de prestación del servicio.**

En la parte final del apartado 6, donde dice que los titulares de la licencia deberán conservar dicha información “un plazo mínimo de 1 año” sería más correcto decir “durante un plazo mínimo de 1 año”.

Contestación:

En el artículo 39 se incluye los servicios directa y previamente contratados, especificando para cada uno de ellos las modalidades de contratación y modos de fijación del precio de un servicio: a taxímetro o precio cerrado.

Se incluye un nuevo artículo 39 bis, que regula las condiciones de prestación del servicio en la contratación previa a precio cerrado y un nuevo artículo 39 ter que contiene las condiciones de prestación del servicio en la contratación por plaza con pago individual

- **Artículo 49. Paradas.**

Se introduce en el anteproyecto una modificación del apartado 3 del artículo 49. No obstante, no se aprecia ninguna diferencia entre el texto propuesto y el vigente apartado 3 del citado artículo.

Contestación:

Se acepta y corrige la observación y se suprime de esta modificación.

4 Dirección Agencia Tributaria Madrid

- **Revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi**

En la medida en que el servicio va a dejar de prestarse, la presumible pérdida de ingresos que puede producirse se verá compensada con la reducción del coste, por esa no prestación del servicio. Consta igualmente que se verá afectado por una simplificación administrativa por lo que se solicita se valore si procede una reducción de la tasa administrativa.

Contestación:

La Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por prestación de servicios relacionados con licencias, autorizaciones y otros documentos administrativos de autotaxi, contempla una tarifa específica para los supuestos de revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi, cuyo importe coincide con el exigido para la expedición de permiso de conductor de autotaxi, que asciende a 9,80 euros, previsto en el epígrafe b) Expedición y revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Esta tasa es aplicable no sólo al trámite de revisión de permisos municipales sino también a la solicitud de expedición del permiso como consecuencia de la obtención del mismo, tras ser declarado apto en un examen y reunir los requisitos previstos en el artículo 28 de la ordenanza, por lo que no resulta aplicable una reducción de costes. Entendemos que aprobada la modificación

de esta Ordenanza en los términos de esta propuesta sí procederá solicitar la eliminación de la expresión “revisión” del epígrafe b).

- **Revisión administrativa de las licencias de autotaxi**

Se solicita valoración de la merma de ingresos que pueda suponer en caso de revisiones no anuales que en todo caso puede quedar compensada con la reducción de costes.

Contestación:

La revisión administrativa anual de las licencias de autotaxi tiene por objeto comprobar el cumplimiento de requisitos administrativos exigidos en relación con los conductores, vehículos y taxímetros, a cuyo efecto los titulares presentan anualmente la documentación precisa para su verificación. Al mismo tiempo, disponen de una autorización para la prestación de servicios interurbanos (autorización VT) expedida por la Comunidad de Madrid que es objeto de revisión administrativa cada 4 años, tal y como se especifica en la MAIN a efectos meramente informativos.

Se trata de seguir verificando los mismos requisitos previstos en la normativa autonómica y municipal, con lo que la carga administrativa sigue siendo la misma, pero sí la posibilidad futura de considerar opciones más acordes con la realidad del momento, como por ejemplo realizar estas comprobaciones a la mitad de la flota un año y a la otra mitad el siguiente año, con lo que el impacto presupuestario sería menor.

A estos efectos, se incluye valoración económica del ingreso anual de los últimos 6 años, que supone una media anual aproximada de unos 250.000 euros.

REVISIÓN	SOLICITADOS	TASA (€)	TOTAL(€)
2014	15206	17,25	262.303,50
2015	14201	17,25	244.967,25
2016	14909	17,25	257.180,25
2017	14529	17,25	250.625,25
2018	14812	17,25	255.507,00
2019	14943	17,25	257.766,75
TOTAL	73.657		1.528.350,00

5 Dirección General de Presupuestos

- **Supresión del trámite de revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi.**

La supresión del trámite de revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi no tiene incidencia significativa en el estado de ingresos del Ayuntamiento de Madrid y se traslada la posibilidad de estudiar la modificación del artículo 4 de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa

por Prestación de Servicios relacionados con Licencias, Autorizaciones y otros Documentos Administrativos de Autotaxis, en la que se establece la cuota tributaria correspondiente a la expedición y revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi (9,80 euros) en el epígrafe “2. Servicios y actividades relacionados con el permiso municipal de conductor de autotaxi

Contestación:

La Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por prestación de servicios relacionados con licencias, autorizaciones y otros documentos administrativos de autotaxi, contempla una tarifa específica para los supuestos de revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi, cuyo importe coincide con el exigido para la expedición de permiso de conductor de autotaxi, que asciende a 9,80 euros b) Expedición y revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Esta tasa es aplicable no sólo al trámite de revisión de permisos municipales sino también a la solicitud de expedición del permiso como consecuencia de la obtención del mismo tras ser declarado apto en un examen y reunir los requisitos previstos en el artículo 28 de la Ordenanza reguladora del Taxi, por lo que no resulte aplicable una reducción de costes. Entendemos que aprobada la modificación de esta ordenanza en los términos de esta propuesta sí procederá solicitar la eliminación de la expresión “revisión” del epígrafe”.

6 Dirección General de Costes y Gestión de Personal.

• Observaciones de técnica normativa

Dado que el texto remitido contiene 55 apartados que crean, modifican y suprimen numerosos preceptos de la vigente ordenanza y ya ha sido modificado en dos ocasiones sugieren la aprobación de una nueva disposición, y en caso contrario, seguir las directrices de técnica normativa de los apartados 5º.1.16 y 17, en relación con la reproducción íntegra de preceptos y no alteración de la numeración original. Asimismo, se observa que carece de una parte final que deberá incorporarse al objeto de que contenga las disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales, que resulten necesarias, con conformidad con el apartado 2º. 7 de las directrices de técnica normativa.

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades de regulación precisas puede optar por cualquiera de las siguientes alternativas:

- Elaborar una nueva ordenanza del taxi que permita innovar soluciones eficaces socialmente consensuadas con los problemas del presente y que se anticipe a las realidades de la gestión del taxi. Esta opción se considera inadecuada porque la necesidad de dar cumplimiento a la normativa autonómica no introduce modificaciones sustanciales al sector del taxi.
- Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza. Esta opción se considera adecuada y satisfactoria puesto que permite cumplir el mandato autonómico que precisa de desarrollo local posterior y proporciona un instrumento esencial para construir y dar solución a las cuestiones de fondo planteadas para mejorar y modernizar la prestación de servicio.

En cuanto al cumplimiento de las directrices de técnica normativa se realiza una revisión general del anteproyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi y se incluye la parte final.

- **Incidencia en materia de gasto público**

Contestación:

De acuerdo con la MAIN, la modificación propuesta no conlleva creación de nuevos órganos, unidades administrativas ni puestos de trabajo por lo que no implica consecuencias económicas para el Capítulo 1 del presupuesto de Gastos.

7 Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental

- **Sustitución de vehículos autotaxi eléctricos a partir de 2025.**

En la vigente Ordenanza Reguladora del Taxi se establece que, a partir del 1 de enero de 2018, todos los vehículos autotaxi, a excepción de los Eurotaxi, deben ser Cero emisiones o Eco. Dado que los híbridos enchufables (capaces de recorrer solo 40 km con electricidad, resultan insuficientes para las necesidades diarias de un Taxi) y los ECO disponen de motores de combustión interna que utilizan combustibles fósiles emitiendo, por tanto, gases contaminantes como el NOx, así como gases de efecto invernadero; para avanzar en el cumplimiento de los objetivos de calidad medioambiental contemplados en la Estrategia medio ambiental Madrid 360, se propone, dado que a día de hoy existe una importante oferta de modelos de vehículos 100% eléctricos, que se amplía cada año, se valore que desde el 1 de enero de 2025 (u otro año que pueda considerarse) los modelos y sustituciones que se autoricen de vehículos autotaxi sean 100% eléctricos.

Contestación:

En la fecha de redacción de la Ordenanza la oferta de vehículos eléctricos es claramente insuficiente para satisfacer las necesidades del taxi, tanto por el número y tipología de vehículos ofertados como por sus prestaciones técnicas y elevado coste económico. A título de ejemplo en la convocatoria TAXIFREE 2020 sólo se han concedido subvención a 6 vehículos eléctricos de un total de 2.290 ayudas concedidas, un 0.26% del total.

La escasa oferta de vehículos eléctricos puros, su falta de adecuación a las condiciones de trabajo del taxi, como el recorrido diario de una media de 200 kilómetros que produce una degradación acelerada de las baterías, y su elevado coste económico supondría establecer una carga excesiva para los titulares de licencia, sin tener garantías de una oferta tecnológicamente adecuada y económicamente competitiva. Por tanto, se considera que no procede en estos momentos introducir una obligación como la que se propone.

8 Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos

- **Artículo 1 bis**

Se propone la siguiente redacción Precio cerrado: precio calculado a partir de las tarifas vigentes, que *determinarán el importe máximo a cobrar por el servicio, tendrán carácter de máximas, del servicio* estimado conforme a lo dispuesto en esta Ordenanza y demás instrucciones de desarrollo. Tiene carácter voluntario para el usuario y para el conductor del vehículo autotaxi.

Contestación:

Se revisa la redacción.

- **Artículo 1. Ter**

Se propone como redacción “El servicio directamente contratado solo admite la contratación global de la capacidad total del vehículo y su precio solo podrá fijarse según taxímetro. El conductor del vehículo autotaxi tendrá la obligación de prestar este tipo de servicio a solicitud del usuario, *salvo que se encuentre dirigiéndose a la prestación de un servicio previamente contratado.*”

Contestación:

Se matiza la redacción pero no se considera necesario introducir la redacción propuesta porque se trata de diferenciar las dos modos de contratación, directa o previamente, en atención al canal de contratación utilizado, sin que esté relacionado con el hecho de que en el momento de solicitarse el servicio se está prestando otro servicio pues lógicamente, si el taxi está circulando en vacío con la capilla en dígito 0 está en servicio previamente contratado y no puede atender simultáneamente un servicio directo en calle o parada de taxi.

- **Artículo 3. Licencia de autotaxi:**

Propone definir la tarifa 9 en el artículo 1 bis.

Contestación:

No es posible incorporar la propuesta por los siguientes motivos:

En primer lugar, las tarifas son aprobadas por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid, a propuesta del Ayuntamiento de Madrid previa audiencia de las asociaciones representativas de titulares de licencias de autotaxi, en la que se define la estructura tarifaria, suplemento y cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios precontratados.

En segundo lugar, la “tarifa 9” no es propiamente una tarifa en sentido estricto que incluya el precio de inicio del viaje, el precio por kilómetro y precio por hora, sino que es un dígito que se refleja en el taxímetro y modulo luminoso para permitir el control de la aplicación del precio cerrado. En este sentido la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi indica en su artículo 6 que “A efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito “9”, independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos”.

- **Artículo 4 a). Requisitos para el otorgamiento de la licencia.**

En relación con la prohibición de que las licencias se otorguen de forma conjunta a más de una persona, al extender la posibilidad de obtención a personas jurídicas puede darse la circunstancia de que se otorgue a más de una persona, como por ejemplo las que se otorgaran a una sociedad de responsabilidad limitada.

Contestación:

Las personas físicas y jurídicas son personas con personalidad única y diferenciada, por lo que no se considera preciso incluir la redacción propuesta.

- **Artículo 4 b). Requisitos para el otorgamiento de la licencia.**

Se propone una nueva redacción que matice los requisitos que han de cumplir las personas física y jurídicas, y un nuevo requisito para las personas jurídicas: que acrediten la sede social en España.

Contestación:

La posibilidad de que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencia de autotaxi se introduce como novedad en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del 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, siendo la redacción que se contempla en la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi una adaptación a los términos que en ella se contemplan.

A estos efectos, la normativa autonómica citada indica que, tratándose de personas jurídicas, es necesario que la realización de transporte público de viajeros en vehículos turismo forme parte de su objeto social, sin que se adicione requisito alguno como la obligatoriedad de su sede social en España. Además, debe tenerse en cuenta, que esta normativa autonómica ha suprimido el requisito del domicilio en la Comunidad de Madrid de las personas físicas, por lo que podría considerarse trato desigual, contrario a los principios de igualdad y no discriminación, el exigir a las personas jurídicas tener su sede social en España. En consecuencia, no se acepta la propuesta.

- **Artículo 7. Transmisión.**

Se sugiere una nueva redacción que determine en qué supuestos se considera admisible la transmisión de licencias de las que sean titulares las personas jurídicas, como, por ejemplo, disolución de sociedades, modificación del objeto social que excluya la prestación de este servicio, etc.

Contestación:

Dado que la modificación de esta ordenanza responde a una adaptación a los cambios incluidos en la normativa autonómica, no se considera necesario incorporar requisitos y supuestos adicionales a los no contemplados en la misma que puedan suponer una carga adicional o modificación de las previsiones autonómicas.

- **Artículo 29 bis.**

Con la supresión del artículo 29 relativo a la revisión de permiso municipal de conductor de autotaxi, se propone el cambio de denominación del artículo 29 bis que pasaría a denominarse 29.

Contestación:

De acuerdo con las Directrices de técnica normativa, se considera más adecuado dejar sin contenido el artículo 29 y mantener el artículo 29 bis para evitar confusiones de normas y mantener las remisiones a las mismas existentes en otros artículos de la ordenanza.

- **Artículo 33.2 Devolución de la tarjeta de identificación del conductor.**

Se sugiere añadir que las tarjetas se entregarán “por el titular de la licencia” en el plazo máximo de un mes.

Contestación:

La obligación de entregar la tarjeta de identificación de conductor corresponde al titular de la licencia de autotaxi como recoge el apartado 1 de este artículo 33, por lo que no se considera preciso añadirlo en el apartado 2º relacionado con los plazos de devolución en función del supuesto aplicable. En cualquier caso, dado que este apartado 2º no es objeto de modificación, siguiendo las Directrices de técnica normativa, este apartado se suprime de la propuesta de modificación.

- **Artículo 39 bis. Contratación previa por plaza con pago individual**

Observación al apartado 2 b): Se sugiere que se determine los diferentes tramos del trayecto y las personas usuarias de cada tramo.

Observación al apartado 3: En el reparto del precio del trayecto desde el origen al destino entre los diferentes usuarios, propone añadir que se tome en consideración, en su caso, los diferentes destinos u orígenes que pudieran producirse y el número de usuarios para cada uno de ellos.

Observación al apartado 4 b): solicita se aclare que el número de viajeros del taxi podrá variar respecto a los solicitados por el usuario

Contestación:

Se realiza una revisión general de la estructura y contenido. En el artículo 39 se incluye los servicios directa y previamente contratados, especificando para cada uno de ellos las modalidades de contratación y modos de fijación del precio de un servicio: a taxímetro o precio cerrado.

Se incluye un nuevo artículo 39 bis, que regula las condiciones de prestación del servicio en la contratación previa a precio cerrado y un nuevo artículo 39 ter que contiene las condiciones de prestación del servicio en la contratación por plaza con pago individual.

- **Artículo 40. Desarrollo del servicio.**

Se propone un cambio en el orden sistemático del apartado 1

Contestación:

La sistemática planteada no es apropiada pues en este artículo se regula el inicio del servicio, tanto para servicios directamente contratadas que coincide con el momento y lugar de recogida del viajero, como para servicios previamente contratados que se corresponde con el lugar de partida, momentos en los que entra en funcionamiento el aparato taxímetro.

En los servicios precontratados, el taxímetro se interrumpe cuando se llega a la cuantía máxima establecida (actualmente 5 euros) y se reanuda cuando el viajero y su equipaje están instalados, al indicar el destino.

En todo caso, siguiendo las directrices de técnica normativa se considera que no es preciso modificar este artículo 40.

- **Artículo 48. Régimen tarifario.**

Se propone, con carácter general, la revisión de la numeración de los artículos al haberse eliminado algunos de los que constan en la redacción en vigor.

Contestación:

Se revisa la observación formulada y se aprecia que la redacción de la ordenanza es la correcta, ya que es una revisión de la ordenanza actual y modificar la numeración generaría confusión.

- **Artículo 49.3 Paradas.**

Esta redacción parece corresponderse con la que actualmente figura en la Ordenanza vigente.

Contestación:

Se acepta la observación y se corrige, eliminando este artículo de la modificación planteada.

- **Artículo 51.1 Documentación a bordo a vehículo.**

Se propone añadir que durante la prestación del servicio se lleve “cualquier otro documento que legalmente pudiera ser exigido al conductor del vehículo”.

Contestación:

Se considera que la documentación exigible a bordo durante la prestación del servicio se debe especificar en la ordenanza por lo que no se acepta la redacción plantada.

- **Artículo 54 a) Obligaciones de los conductores.**

Se incorpora matizaciones en cuanto al tique de la impresora o en formato electrónico en función del tipo de servicio.

Contestación:

Las consideraciones al tique del servicio o en formato electrónico se incluyen en nuevo artículo 22 bis. En todo caso, se matiza la redacción del apartado a) del artículo 54.

9 Secretaría general Técnica Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias

9.1 Consideraciones de carácter formal

Observación 1ª: En la mención que se hace a la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, en la página 2, propone referirse indicar su numeración ya que es la primera vez que se menciona.

Contestación:

Se corrige la observación.

Observación 2ª: Se sugiere, asimismo, aludir a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la página 4, por su nombre completo ya que es la primera vez que se menciona.

Contestación:

Se ha suprimido este apartado

Observación 3ª: En el art. 2 referido a la Legislación, hay una errata en el párrafo 1º, “referido a lo dispuesto en el Artículo 4”, no está separada la palabra artículo del nº 4.

Contestación:

Se corrige la errata. Este artículo 2 se modifica con el título “Título competencial” y se matiza la redacción.

Observación 4ª. En la página 22, debería actualizarse la normativa en materia de protección de datos ya que la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal ha sido derogada.

Contestación:

Se corrige el error.

9.2 Consideraciones relativas al fondo

- **Artículo 2.2 Legislación.**

Se indica que: “Serán de aplicación...y cita diversas leyes y la Orden ICT/155/2020 de 7 de febrero...”, pero no incluye el Decreto 35/2019, de 9 de abril, al que alude en la introducción del Proyecto de Ordenanza resaltando que se ha inspirado en el mismo por las modificaciones que recoge.

Contestación:

Este artículo se modifica y pasa a denominarse “Título competencial” por lo que se elimina las referencias legales de otras normas aplicables dada la variedad y diversidad existente en el ordenamiento jurídico.

- **Artículo 49.3. Paradas.**

Indica que se mantiene toda la redacción anterior.

Contestación:

Se acepta la observación y se corrige, eliminando este artículo de la modificación planteada.

- **Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos.**

En el párrafo 2, alude a la normativa de transportes sin especificar qué normas o preceptos se han vulnerado, por lo que puede causar indefensión, al tratarse de materia sancionadora.

Contestación:

El apartado 3 de este artículo 70 recoge específicamente las infracciones susceptibles de llevar aparejada la pérdida de puntos: régimen de paradas, régimen de tarifas, la instalación y adecuado funcionamiento de todos los elementos del taxímetro, u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo y el régimen de descanso. Se incluye la referencia a la Ley 20/98, de 28 de julio.

10 Dirección General de Emergencias y Protección Civil

- **Artículo 52. Derechos del usuario y artículo 54 Obligaciones para el conductor.**

El hecho de la reclamación de asistencia sanitaria cuando un usuario, dentro del taxi requiera o reclame asistencia sanitaria: “Cuando un usuario solicite del conductor la demanda de asistencia sanitaria por encontrarse indispuerto o, a juicio del conductor, fuere necesaria, este reclamará de su Central operativa la comunicación del hecho al CISEM para activación del servicio SAMUR-PC con la aportación de todos los datos personales y clínicos que se le soliciten, adoptando mientras tanto la actitud y las medidas que se le indiquen por parte del servicio SAMUR-PC”.

Contestación:

Los titulares de licencia de autotaxi son empresarios autónomos que disponen de autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios de transportes, con los medios personales y materiales integrados en su organización empresarial. Ofrecen servicios de transporte, bien directamente en calle y paradas taxi o bien mediante la contratación previa, a través de radioemisoras o telemáticos, por lo que no siempre disponen de la posibilidad de avisar a una central operativa ante este tipo de situaciones. Por otro lado, la modificación de esta ordenanza incluye obligaciones relacionadas con el ámbito del transporte, justificada en una relación de sujeción especial con el Ayuntamiento, sin que permita imponer otro tipo de prestaciones personales, al margen de la normativa de transporte, basada en cuestiones propias de otro tipo de normas.

Asimismo, los titulares de licencia y/o conductores asalariados tampoco puede facilitar los datos personales o clínicos de los viajeros, al tratarse de datos de carácter personal.

11 Dirección General de la Policía Municipal

- **Artículo 16. Requisitos y Disposición Transitoria Sexta.**

Traslada la posible contradicción con el artículo 195 y Disposición transitoria segunda de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, al otorgar la modificación propuesta un mayor plazo de validez.

Contestación:

Esta modificación trata de resolver la situación de los eurotaxi B y C, en aplicación del principio de norma especial como norma de aplicación preferente, en tanto que regula la prestación del servicio de taxi.

- **Artículo 28. El permiso municipal de conductor de autotaxi: obtención.**

Observación 1ª: Considera conveniente mantener la prueba psicotécnica pues puede servir para detectar anomalías en la personalidad.

Contestación:

El test de personalidad fue eliminado del contenido de la prueba para la obtención del permiso de conductor en el año 2013. Con posterioridad se incluyó entre los contenidos del examen, la prueba psicotécnica. La experiencia adquirida desde su implementación con un porcentaje de aprobados casi del 100 % demuestra que no permite mejorar la calidad del servicio ni la profesionalidad de los conductores, por lo que se considera apropiado su eliminación.

Observación 2ª: Propone que en lugar de eliminar el requisito de antecedentes penales se debería concretar qué delitos son los que limitan la prestación del servicio de taxi.

Contestación:

La Sentencia TSJ de Madrid 564//2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 28.3.c) de la Ordenanza Reguladora del Taxi, en relación a la exigencia del requisito de carecer de antecedentes

penales en la obtención del permiso de conductor, dado que su acceso está sometido al principio de reserva de ley (siendo el Decreto autonómico y la ordenanza municipal normas de rango reglamentario) y afecta al derecho a libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la Constitución y al principio de igualdad del artículo 14 de la Carta magna, al introducir una discriminación por circunstancias personales o sociales cuando el artículo 73 apartado 2º de la Ley Orgánica 1/1979, de 26 de septiembre, General Penitenciaria, establece que los antecedentes no podrán ser en ningún caso motivo de discriminación social o jurídica.

Por tanto, no procede acceder a la propuesta de incorporar delitos que supongan una limitación en la prestación del servicio del taxi pues suponen una contravención de las normas constitucionales citadas, en los términos expuestos por el TSJ de Madrid.

- **Artículo 29. Revisión de permiso municipal de conductor de autotaxi.**

Sugiere que no se elimine porque mantiene un nivel óptimo de conocimiento del servicio y que los conductores más profesionales continúen.

Contestación:

Para la revisión del permiso, introducido en la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, se exigía una serie de requisitos, algunos de los cuales han ido desapareciendo:

La autorización BTP, ahora solo exigible el permiso de conducción de la clase B.

La inexistencia de antecedentes penales, eliminado tras la declaración de nulidad del artículo 29.2 c) y 29.5 d) bis de la Ordenanza mediante la Sentencia TSJ de Madrid 830/2017, 23 de noviembre.

Por otro lado, ha de considerarse la modificación del Reglamento autonómico mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que elimina el trámite de renovación del permiso para quienes no hayan ejercido de forma habitual la profesión de conductor, que se estaba exigiendo en la revisión del permiso prevista en la Ordenanza vigente. Siendo ambos trámites diferentes, (renovación y revisión), lo cierto es que este requisito deja de tener virtualidad y significado cierto, por lo que también se considera apropiado su supresión, a efectos de evitar posibles contradicciones con la regulación autonómica.

En consecuencia, la revisión queda reducida a la acreditación de aptitudes físicas y psicofísicas (ya contemplando en la revisión del permiso de la clase B por la normativa de tráfico, cuya posesión se mantiene) quedando un trámite muy desnaturalizado, motivo por el cual se procede a su eliminación.

La conveniencia de su no mantenimiento se basa además en los datos de denegación del permiso desde su puesta en funcionamiento en 2013 hasta el 2019.

Total revisiones (2013-2019) 23.723

Denegaciones	Número	Porcentaje
Fuera de plazo	80	0,34 %
Caducidad y archivo	11	0,05 %

Certificado médico	15	0,06 %
Antecedentes penales	182	0,77 %
Habitualidad	1.118	4,71 %
BTP	16	0,07 %
Total	1422	6 %

- **Artículo 70. Licencia por puntos a conductores.**

Se sugiere un Permiso por puntos ligado a los conductores y no a los titulares de licencia.

Contestación:

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

Inciendo en este mismo asunto, el artículo 57.2 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica que la responsabilidad administrativa se exigirá al titular de la licencia sin perjuicio de que éstos puedan deducir las acciones que resulten legalmente procedentes contra los/las conductores/as u otras personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de la obligación de prestar servicio público en condiciones de calidad y continuidad, mientras que el asalariado concurre a prestarlo por cuenta y en nombre del titular de la licencia y en cualquiera de las modalidades que permita la legislación laboral, habiendo declarado el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sentencia 2-10-2008, Sección 2ª, rec. 960/2008) que conforme a la redacción del artículo 57 del Decreto 74/2005, “sólo a los titulares personas físicas de la licencia municipal de autotaxi se pueden imponer las sanciones por infracciones cometidas en el transporte del taxi, sin perjuicio de las responsabilidades que dichos titulares puedan exigir a los eventuales conductores que materialmente hubieran cometido la infracción”.

En consecuencia, la licencia por puntos se basa en un régimen sancionador que la normativa autonómica de transporte vincula como responsable al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor por lo que legalmente no es viable llevar a cabo el sistema por puntos propuesto.

- **Artículo 56 Revisión administrativa anual.**

Considera que la revista es una forma de comprobar que los vehículos autotaxi mantienen los requisitos administrativos que se dieron cuando comenzó a prestar servicio por lo que debería pasarla en período bienal, facilitando un plazo de subsanación que de no presentarse fuera causa de cese de actividad. Al mismo tiempo, indica que la gran mayoría de las licencias de taxi de Madrid no poseen o no han realizado el visado autonómico de la VT, autorización cuyo otorgamiento corresponde a la Comunidad de Madrid que habilita la realización del transporte interurbano, añadiendo que los requisitos que se comprueban no son los mismos. A este respecto, señala que un autotaxi que no disponga de autorización VT puede prestar servicio en los 46 municipios del APC, en aplicación del artículo 5 de la Orden de 19 de abril de 2012, y si se delega la inspección a la Dirección general de transporte de la Comunidad de Madrid, todos estos taxis no serían controlados por ninguna administración.

Contestación:

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la prestación del servicio de transporte urbano, cuya gestión, ordenación, inspección y sanción corresponde a los municipios, como competencia propia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la LTCM. En el ejercicio de la competencia de inspección y de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 del RTCM, el Ayuntamiento de Madrid contempla en el artículo 56 de la ordenanza que ahora se modifica, la revisión administrativa ordinaria y la extraordinaria.

La revisión ordinaria es un procedimiento administrativo que se inicia a instancia de parte que tiene por objeto comprobar el mantenimiento de los requisitos y condiciones exigidos a las licencias de autotaxi en relación con los conductores, el seguro del vehículo, la inyección de las tarifas que correspondan y en general aquellos precisos para la prestación del servicio. De las 15.723 licencias autotaxi, están obligadas a pasar la revisión todas las que se encuentran en situación de activo, no por tanto en suspensión temporal o excedencia, lo que supone anualmente unas 15.500, siendo el porcentaje anual de licencias que pasan la revisión con un resultado favorable más del 95%, y, estando sometido a revisión el período comprendido desde la última revisión hasta la fecha actual. Por tanto, la eliminación de la anualidad en la frecuencia de presentación a la revisión no resta eficacia ni menoscaba el control, pues se trata de reducir la carga administrativa de los titulares de presentarla anualmente, buscando modelos más acordes con la realidad tecnológica del momento, siendo la bianualidad propuesta una posible opción a valorar y estudiar.

Por otro lado, la revisión extraordinaria se orienta a una verificación de oficio de las condiciones y requisitos exigidos a las licencias y especialmente a los vehículos autotaxi y eurotaxi, a efectos de comprobar su estado de limpieza, distintivos y elementos mínimos obligatorios, como el taxímetro, lectora TPV para el pago de un servicio mediante tarjeta de crédito o débito, sistema tarifario, módulo luminoso, etc.

12 Gerencia Madrid Salud

• Artículo 28.

Propone la eliminación del concepto “No padecer enfermedad infectocontagiosa” y la modificación del término “ser consumidor habitual de estupefacientes o bebidas alcohólicas” por “no tener antecedentes médicos y/o penales por consumo frecuente y elevado de estupefacientes o bebidas alcohólicas”

Contestación:

Esta propuesta no es susceptible de modificación porque la redacción responde a la literalidad de lo previsto en el artículo 31.1 b) del Decreto 74/2005, de 28 de julio.

- **Artículo 54 Obligaciones de los conductores**

Se considera oportuno incluir el siguiente punto: “Dispondrá de un procedimiento de limpieza del vehículo, tanto del exterior como del interior, incluyendo la tapicería de los asientos. Este procedimiento incluirá un registro con indicación de la fecha de la limpieza/desinfección y del producto de limpieza y/o desinfección utilizado”.

Contestación:

No se considera preciso incluir una obligación añadida en cuanto a registro de limpieza o desinfección dado que lo relevante es que el titular de la licencia tenga el vehículo en condiciones de seguridad e higiene, a cuyo efecto el Ayuntamiento de Madrid en el ejercicio de sus labores de inspección realiza inspecciones extraordinarias en los vehículos autotaxi.

13 INSTITUTO MUNICIPAL DE CONSUMO

13.1 Observaciones al documento MAIN

En el apartado 2.4. relativo a “Los objetivos que se persiguen” en el punto 2 c) se cita entre estos el de “Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.” Se sugiere que a efectos de ampliar el uso de este tipo de vehículos se prescinda de citar “personas con discapacidad física”, y se refiera a “persona con movilidad reducida”. Lo que resultaría coherente con lo citado en la última línea de la página 16 al citar “la obligación de los conductores de eurotaxi de prestar servicio a personas con movilidad reducida de forma prioritaria (...)”

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

En la página 13, al desarrollar el apartado 3.2.2, relativo a “De las licencias de autotaxi” hay una errata al expresar “(...) número de carreras diarias y las utilización del precio cerrado máximo “a efectos meramente estadísticos”, con el fin de facilitar (...)”

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

En la página 13 al referirse a los requisitos para ser titular de licencia de taxi, se cita el de “disponer de dirección”. Se sugiere matizar a qué tipo de dirección se refiere.

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

En el apartado 3.2.5, relativo a las “Condiciones de prestación del servicio” en relación con el eurotaxi, se cita expresamente “(...) favorecer los desplazamientos de las personas que se desplazan en silla de ruedas (...)”. Se sugiere hacer uso de otra expresión gramatical con el fin de evitar la repetición de palabras.

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

En la página 20, al referirse a “LO 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable”, se sugiere citar expresamente el nombre de la ley, completando que se trata de una ley orgánica.

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

En la primera línea de la página 23 al referirse a la exposición de motivos de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, se sugiere citar el nombre completo de la disposición: Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, ya que, con posterioridad, en la página 25 es cuando se cita con el nombre completo.

Contestación:

Se cita al comienzo del epígrafe la ley completa, por lo que en sucesivas citas se prefiere la referencia breve.

Se sugiere homogenizar el uso de las siglas al referirse a la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en algunos supuestos se cita como LBRL y en otros como LrBRL.

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

En el apartado 6.7.2.1, relativo a “Antecedentes normativos” se cita “artículo 8.3 del 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 cita correcta sería “artículo 8.3 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio”. El Decreto 74/2005 tiene un artículo único que aprueba el citado reglamento.

Contestación:

Se incorpora la modificación propuesta.

13.2 Observaciones al Preámbulo:

En el primer párrafo al referirse a las modificaciones de la ordenanza se cita “(...) se realizó mediante por Acuerdo Plenario de 30 de julio de 2014 (...)”

En la página 2, al referirse a la ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, se sugiere su denominación completa: Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

Contestación:

Se corrigen ambas observaciones.

13.3 Observaciones al Articulado.

- **Artículo 4 e) Requisitos para ser titular de licencia.**

Se sugiere, por razones de seguridad jurídica, indicar a qué tipo de dirección se refiere.

Contestación:

La propuesta de modificación indica “dirección y firma electrónica...” que responde a una adaptación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, que al utilizar la conjunción “y” se entiende que no solo la firma sino también la dirección es electrónica. En consecuencia, no se modifica la propuesta de modificación.

- **Artículo 4 h) Requisitos para ser titular de licencia.**

La cita correcta sería “artículo 20 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.”

Contestación:

Se mantiene la referencia al Decreto 74/2005, de 28 de julio, de acuerdo con lo previsto en el apartado 4º. 2.6 de las Directrices de Técnica Normativa.

- **Artículo 10. Registro Municipal de Licencias.**

Se cita Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno. Se plantea si es preciso citar la ley autonómica sobre esta materia.

Contestación:

Esta modificación es una adaptación del apartado 3 del artículo 13 del Reglamento autonómico introducida por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no se mantiene la redacción.

- **Artículo 32.1 Tarjeta de identificación de conductor.**

Al referirse a la tarjeta se realiza previo pago de la tasa correspondiente. Por razones de seguridad jurídica se sugiere citar expresamente a la tasa a la que se refiere.

Contestación:

La modificación de este artículo es de sustitución y no de regulación, dado que se elimina la mención “en vigor” debido a la supresión del trámite de revisión del permiso municipal de conductor de autotaxi. En consecuencia, no se corrige la observación propuesta.

- **Artículo 44. 4. Abandono transitorio del vehículo.**

La redacción propuesta para el apartado 4 es la siguiente “En las modalidades de precio cerrado máximo, precio por plaza y tarifa fija no está previsto el abandono transitorio del vehículo por el viajero, por lo que, si este se produce, supondrá la finalización del servicio y el pago del precio acordado.” En la actual redacción, en determinadas situaciones podría resultar abusivo, por lo que se considera que habría que excepcionar del pago total del precio acordado los supuestos de causa justificada de fuerza mayor o incumplimiento de lo acordado por el taxista, mediando dolo o negligencia.

Contestación:

Se suprime el artículo 44 de la modificación propuesta por no resultar necesaria.

- **Artículo. 51.1.e) Documentación a bordo del vehículo.**

Por imperativo del art. 32.1 del Reglamento de la Ley 11/1998, es necesario que el nuevo art. 51.1.e) de la ordenanza reguladora del taxi pase a quedar redactado como sigue: “Las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa en vigor en materia de consumo y cartel informativo de la existencia y disponibilidad de las mismas conforme al modelo oficial aprobado por la Comunidad de Madrid.”

Contestación:

No se acepta la observación formulada dado que el objeto de esta ordenanza es regular los aspectos relacionados con los transportes sin incluir la variedad de obligaciones consideradas en el conjunto de las normas que conforman el ordenamiento jurídico, así a título de ejemplo accesibilidad, tráfico y seguridad vial, control metrológico, ITVs, laboral y de Seguridad Social, fiscal y tributaria, etc... sin que sea preciso remisiones específicas derivadas del cumplimiento de las normas que les son de aplicación.

- **Artículo 22.1.c) en relación con el art. 52.b) Elementos mínimos obligatorios en relación con los derechos de los usuarios.**

Posiblemente lo correcto sería exigir que entre las condiciones esenciales de la licencia de autotaxi se incluyera un dispositivo lector de “medios electrónicos de pago”, lo cual permitiría el pago tanto con tarjetas como con teléfono móvil. Hay que tener en cuenta que el único requisito que debe reunir un datáfono disponible en taxi o en cualquier otro medio de transporte para el pago con teléfono móvil es que cuente con la tecnología contactless (sin contacto).

La vigente Ordenanza del Taxi de Madrid exige ya que este tipo de vehículos cuenten con “Lectora que permita a los usuarios el pago con tarjeta de crédito y débito” [art. 22.1.c)], pero para que la regulación municipal sea acorde con la realidad actual, quizá debiera contemplarse la tipología de “medios electrónicos de pago”; de modo que el art. 22.1.c) quede redactado como sigue: “Lectora que permita a los usuarios la utilización de medios electrónicos de pago” y el art. 52.b incluya la posibilidad de pago por otros medios electrónicos.

Contestación:

Los requisitos mínimos obligatorios de los medios de pago cuya aceptación es obligatoria para el titular de la licencia han de expresarse con total claridad y precisión, pues han de ser susceptibles de control previo. Consideramos que la expresión “medios electrónicos de pago” es imprecisa, pues incluye los medios de pago existentes y los futuros medios electrónicos de pago tan pronto como aparezcan. Esto generaría una situación de inseguridad, pues existiría una expectativa de pago por cualquier medio electrónico que no pueda ser materialmente realizada.

Tampoco la definición de los requisitos mínimos excluye la aceptación de otros medios de pago, siempre que ambas partes lo acuerden, como es el pago a través de apps o tarjetas sin contacto.

En consecuencia, no se considera adecuada la modificación propuesta.

- **Disposición transitoria undécima. Código de vestimenta de los conductores de autotaxi.**

Se hace referencia a la indumentaria -que supuestamente entrará en vigor cuando se apruebe la modificación- en tanto se desarrolle por el órgano competente la habilitación contenida en el artículo 54 d), que habilita al órgano competente para determinar este código.

Se indica que no parece adecuado que, una vez aprobada la modificación de la ordenanza, esta habilitación recayera en órgano directivo, ya que la posible modificación de este código de vestimenta debiera hacerse por una disposición de mismo rango a la que previamente se ha aprobado.

Contestación:

La obligación sustantiva de unos requisitos mínimos de uniformidad en la vestimenta está recogida en la Ordenanza, limitándose la resolución del órgano competente a concretar aspectos no sustanciales de la obligación que pueden ser susceptibles de modificación durante la vigencia de la Ordenanza. Por tanto, se mantiene la redacción propuesta que se incluyen en una disposición adicional única.

- **Artículos 52 a 54. Derechos y obligaciones.**

Observación 1ª: Se echa en falta el conjunto de obligaciones de la parte que contrata con el consumidor, que no es el conductor, sino el titular de la licencia, porque este no sólo tiene obligaciones con el Ayuntamiento que le autoriza.

Contestación:

El titular de la licencia de autotaxi es la persona responsable de la autorización que habilita la prestación de un servicio de transporte discrecional en automóviles de turismo, a quien corresponde la autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios, gestionando a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales de su propia organización empresarial. Este titular puede ejercer directamente la profesión de conductor del taxi adscrito a su licencia o contratar un conductor asalariado.

Las obligaciones de los conductores que contempla el artículo 54 de la ordenanza tienen que ver con las obligaciones a cumplir durante el desarrollo de un servicio de taxi, cuyo incumplimiento deriva en responsabilidad sancionadora al titular de la licencia, tal y como prevé el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio. Por tanto, se mantiene la redacción de la propuesta.

Observación 2ª. Si se quiere dar un enfoque progresivamente basado en el derecho del consumo (a raíz de la sustitución del libro de reclamaciones por el uso de las hojas de reclamaciones) y si se quiere dar entrada a la contratación electrónica, ha de tenerse en cuenta que el empresario que contrata con el consumidor tiene obligaciones recogidas en el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios (en adelante, TRLGDCU). En relación con la contratación electrónica no puede olvidarse que, aunque el art .93. k) del TRLGDCU exceptúe de la regulación prevista para los contratos a distancia y fuera de establecimiento comercial a los de servicios de transporte de pasajeros, sí que prevé la aplicación de su artículo 98.2., que se refiere a los requisitos formales de los contratos celebrados electrónicamente que supongan una obligación de pago al consumidor. En el nuevo art .39 bis.4 (contratación previa con pago individual) se podría sustanciar lo previsto en ese art 98.2 del TRLGDCU, del cual resulta especialmente importante la configuración del precio con los descuentos que ahora se admiten al precio tarifario máximo, así como los suplementos previstos en el cuadro tarifario.

Como se ha indicado en el apartado anterior, la legislación aplicable al sector del taxi es variada por lo que se considera que es más adecuado remisiones genéricas al cumplimiento de normas de otros ámbitos de actuación y no la incorporación de regulaciones detalladas de materias que se escapen a posibles cambios futuros, lo cual podría añadir confusión e inseguridad jurídica.

Por otro lado, se debe evitar referencias a la normativa aplicable que resulten innecesarias por limitarse a declarar su aplicación, ya que se aplican sin necesidad de que ninguna ordenanza municipal así lo establezca.

Contestación:

Se limitan los requisitos de la Ordenanza a los aspectos relacionados con la prestación del servicio y la normativa de transporte.

- **Apartado c) al apartado B.1 del Anexo V.**

La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.” ha sido derogada por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Contestación:

Se corrige la observación formulada.

13.4 Observaciones formales

- A lo largo del texto del documento “modificación ORT” se hace uso indistinto de las palabras “ticket” y “tique”.

Contestación:

Se corrigen las observaciones.

- A lo largo del texto del documento “modificación ORT” se hace uso indistinto de las mayúsculas al referirse al eurotaxi.

Contestación:

Se corrigen las observaciones.

14 Dirección General de Transparencia y Calidad**Observación 1ª.**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ordenanza de Transparencia de la ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 deben ser objeto de publicidad: los informes relativos al sector del taxi.

Actualmente se publica en el Portal de Transparencia y en el Portal de Datos Abiertos, información en relación con el servicio de taxi, datos de la flota, tarifas, situación de las paradas, información sobre el área de prestación conjunta y oficina municipal del taxi.

Sería conveniente recoger las obligaciones de transparencia en la Ordenanza reguladora del Taxi determinando, aunque fuera genéricamente, la información que se debe publicar en el Portal de Transparencia y que se recoge en la Ordenanza.

Contestación:

En la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid se recogen las informaciones que con carácter general serán objeto de publicidad, que describen adecuadamente la información publicada. No está prevista la publicación de información adicional.

Por tanto, no se considera necesario incluir un detalle adicional de la información a publicar.

Observación 2ª.

De igual forma, con objeto de que la información pueda suministrarse de forma adecuada y en formato reutilizable, sería igualmente necesario que se recogiera para los titulares de las licencias la obligación de suministrar la información que resulte precisa o les sea requerida para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de transparencia impuestas en la normativa municipal.

Contestación:

El suministro de información está amparado en la facultad de inspección del Ayuntamiento de Madrid, sin que la redacción propuesta establezca ninguna obligación adicional a la ya existente.

Por tanto, por economía normativa se decide no incorporar ninguna cláusula adicional.

Observación 3ª.

Sería conveniente la introducción de una disposición adicional en la Ordenanza dirigida a garantizar el cumplimiento de las obligaciones de transparencia.

Disposición adicional XXX. Cumplimiento de las obligaciones de transparencia y reutilización de la información pública

1. Los sistemas y aplicaciones informáticas que se utilicen o generen para la gestión de las competencias que en esta ordenanza se regulan, deberán permitir la extracción automática de la información para garantizar su reutilización, así como el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa recogidas en la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid y (... si se incluyen finalmente...) las obligaciones de transparencia recogidas en esta Ordenanza.

2. La extracción deberá garantizar la disponibilidad de la información por medios electrónicos, en formas o en formatos que sean abiertos, estandarizados, legibles por máquina, accesibles, fáciles de localizar y reutilizables, conjuntamente con sus metadatos, de forma que sea posible su reutilización en condiciones óptimas.

Tanto el formato como los metadatos cumplirán normas o estándares formales abiertos.

3. Los conjuntos de datos que se generen por la actividad derivada de esta ordenanza se diseñarán para su disposición o acceso como conjunto de datos abiertos dentro Portal de Datos Abiertos de Madrid, punto de acceso central de datos abiertos municipales, atendiendo a las restricciones de propiedad, privacidad o seguridad que puedan existir.

4.- Si la información o conjunto de datos fuese de alto impacto o de alto valor debe garantizarse la puesta a disposición de los datos dinámicos para su reutilización inmediatamente después de su recopilación mediante API estandarizada. También se tendrán que proporcionar a posteriori, ficheros de descarga con toda la serie temporal que permita un análisis completo de la información.

Cuando estas exigencias fueran inviables técnica o económicamente, suponiendo un esfuerzo desproporcionado, esos datos dinámicos se pondrán a disposición para su reutilización en un plazo o con restricciones técnicas temporales que no perjudiquen indebidamente la explotación de su potencial económico y social.

5. -Los adjudicatarios de contratos que se suscriban por el Ayuntamiento de Madrid para la gestión de las competencias reguladas en esta ordenanza quedan obligados al suministro de la información en las condiciones señaladas en los apartados anteriores.

6.- Se promoverá la inclusión de nuevos contenidos en el catálogo de información pública con el fin de fomentar una mayor transparencia del servicio público de transporte de la Ciudad de Madrid.

7.-Por la importancia de los datos relativos a la movilidad de la ciudad de Madrid, se promoverá la apertura de los datos para su reutilización.”

Contestación:

Por motivos de técnica normativa, se considera que las obligaciones de transparencia han de recogerse en la Ordenanza de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid, sin que corresponda a las ordenanzas sectoriales crear una regulación fragmentaria de dicha obligación. Por el carácter de la cláusula que se propone, totalmente genérica y sin ninguna conexión específica con la Ordenanza Reguladora del Taxi, se considera que no procede incluirla en la modificación de la misma.

Observación 4ª.

Desde el punto de vista de la Protección de Datos, se recomienda incluir la inserción de la siguiente disposición adicional:

Disposición adicional. Protección de datos de carácter personal.

En el marco de esta ordenanza serán objeto de especial protección los datos personales contenidos en la información que use el Ayuntamiento de Madrid y sus organismos públicos vinculados o dependientes, garantizando en todo caso, los derechos inherentes a la protección de los datos personales, para lo cual se establecerán las medidas de seguridad que impidan cualquier trazabilidad personal no amparada por la finalidad o el consentimiento.

Con carácter general se estará al cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo y de la Ley 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, especialmente en lo que respecta a los principios de protección de datos, legitimación de los tratamientos, derechos de las personas afectadas, protección de datos desde el diseño y por defecto, encargados Información de Firmantes del Documento

Contestación:

No se considera procedente pues las obligaciones que plantea en dicha disposición adicional se derivan directamente de la aplicación de la normativa de protección de datos sin necesidad de desarrollo ulterior. Por economía normativa se opta por no reiterar una obligación establecida en otra norma.

ANEXO II: INFORME DE CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES RECIBIDAS AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

Se han recibido observaciones al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012 que se citan a continuación:

1	1	Asesoría Jurídica	96
2	2	Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Formación de la Gerencia de la Ciudad.	116
3	3	Dirección General de Transparencia y Calidad- Oficina de Protección de Datos.	134
4	4	Dirección Agencia Tributaria de Madrid.	135
5	5	Comisión Permanente del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid	135
6	6	Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid	136
7	7	Comité Madrileño de Transportes	141
8	8	Federación Profesional del Taxi	156
9	9	Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid	174
10	10	Asociación Madrileña del Taxi	177
11	11	Élite Taxi.	184
12	12	FAMMA_Cocemfe	204

1 Asesoría Jurídica

Se emite informe favorable a la modificación propuesta, realizando una serie de observaciones sobre su articulado:

- **Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia.**

Observación 1ª: 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.

Contestación: Se corrige la observación.

Observación 2ª: 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”.

Contestación: Se corrige la observación, pero se concreta a la específica que resulta de aplicación para facilitar su comprensión: *normativa en materia de transporte público urbano en automóviles de turismo*

- **Artículo 7 Transmisión de Licencias**

Observación 1ª: 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”).

Contestación: Se suprime este apartado 2ª) dado que está recogido en el apartado 1. En todo caso se matiza a la normativa de transporte que resulta de concreta aplicación: *normativa en materia de transporte público urbano en automóviles de turismo*

Observación 2ª: 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”.

Contestación: Las limitaciones se refiere a las licencias de autotaxi y no a los vehículos. Por lo que se matiza la redacción.

El Registro municipal de licencias de autotaxi es público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, y tiene un carácter puramente administrativo de forma que los datos que figuran en él no prejuzgan cuestiones de propiedad, cumplimiento de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil puedan suscitarse respecto de las licencias de autotaxi.

En cambio, el Registro de Bienes Muebles es un registro llevado por los registradores de la Propiedad y Mercantiles, bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, que tiene por objeto la

publicidad de la propiedad y de las cargas y gravámenes sobre bienes muebles, así como las condiciones generales de la contratación.

Por tanto, vista la funcionalidad del Registro de Bienes Muebles y a efectos de garantizar derechos de terceros y proteger a los adquirentes de las licencias, se considera adecuado incorporar el requisito de inexistencia de cargas y gravámenes del Registro de Bienes Muebles.

Observación 3ª: Se desconoce, pues no se indica, cuál es el medio para justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición. Entendemos que se justifica 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.

Contestación: Siguiendo la estructura actual de la Ordenanza, con carácter general, se definen requisitos y no modos de acreditación de los mismos, por lo que no se considera preciso su concreción, siguiendo la estructura y sistemática general del texto. Además, el avance de las tecnologías e interconexión entre administraciones puede facilitar medios que la norma actual no alcance y que nace con vocación de futuro.

Observación 4ª. 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.

Contestación: Es una aclaración del apartado a) por lo que se considera apropiado mantener su ubicación.

• Artículo 10. Registro Municipal de Licencias

Observación 1ª: 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”.

Contestación: Se ha incluido la referencia a la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales

Observación 2ª: 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.

Contestación: Se incluye esta observación.

- **Artículo 20. 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.

Contestación: Se corrige la observación.

- **Artículo 22 Elementos mínimos obligatorios.**

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”.

Contestación: Se incluye en la MAIN la justificación y se elimina la referencia a “únicamente a efectos estadísticos”

- **Artículo 22.bis. Tique del servicio.**

Observación 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.

Contestación: Se admite la modificación para incluir el pago por el sistema contactless, que se incluye en el artículo 22 letra c.

Según el Barómetro de Tarjetas de Mastercard, uno de los principales proveedores de medios de pago, realizado el año 2019 “Un 55% de los consumidores ya elige el pago contactless, 12 puntos porcentuales más que en 2018, cuando un 43% de los españoles empleaba este sistema de pago”.

Según un estudio del año 2020 realizado por la empresa Mastercard Entre los diferentes métodos de pago contactless, el más popular en España es el pago con tarjeta contactless (79%), seguido por el pago con el móvil (33%) y, por último, con dispositivos inteligentes, como relojes Fitbit o Garmin (5%). Asimismo, un 22% afirma que ha dejado de usar dinero en efectivo mientras que un 40% dice haber cambiado su tarjeta por una que permita los pagos contactless.

La crisis del COVID 19 ha supuesto la reducción del dinero en efectivo y el incremento de los medios de pago electrónicos para reducir el riesgo de contagio.

Según la información facilitada por Banco de Santander desde el año 2017 existe la obligatoriedad de que los datáfonos admitan tecnología de pagos contactless, por lo que la medida sólo afectará a los datáfonos más antiguos. El suministro de los datáfonos lo realiza cada entidad en el marco de los contratos con los clientes con condiciones muy diversas, pero se considera que el suministro de lectores contactless no supondrá un incremento de coste para los titulares de licencias de taxi.

En consecuencia, con el doble objetivo de adecuarse a las nuevas necesidades de pago fruto de la evolución tecnológica y reducir la exposición de conductores y usuarios se establece la obligatoriedad de disponer de un datáfono que permita el pago mediante tecnología contactless.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Se corrige el error observado.

- **Artículo 26. 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.

Contestación: Solo es objeto de modificación el apartado 4 b) del artículo 26 por lo que no se realiza la corrección observada dado que se encuentran en los apartados 2 y 3.

- **Artículo 28. 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 mediante 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.

Contestación: La obtención del permiso de conductor no habilita por sí mismo el ejercicio profesional de la actividad de conductor si no se dispone de la tarjeta de identificación de conductor. La obtención de esta tarjeta requiere además del requisito especificado en el artículo 31 c), contrato de trabajo y alta en la Seguridad Social para conductores asalariados, y, alta en la Seguridad Social para los que sean titulares. Es en este último trámite el que permite desempeñar la actividad de conductor de vehículo autotaxi y cuando adquiere todo su verdadero sentido el requisito del artículo 31. c) del Decreto 74/2005. Por este motivo, se considera más adecuado no incluir la observación propuesta.

- **Artículo 29 bis. Procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi.**

Observación 1ª: 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

Contestación: Se corrige la observación y se suprime el apartado 5 d) que queda sin contenido.

Observación 2ª: 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).

Contestación: Se corrige y se elimina la referencia al apartado a)

Observación 3ª: 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.

Contestación: Con independencia de la acreditación de las aptitudes físicas y psicofísicas que el interesado debe justificar por aplicación del artículo 28 b), el apartado 11 b) habilita al Ayuntamiento a requerir otros informes médicos en función de las circunstancias concurrentes, por lo que se mantiene la redacción del apartado 11 del artículo 29 bis.

- **Artículo 30. Devolución (permiso municipal de conductor de autotaxi).**

Observación 1ª: 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).

Contestación: Se redacta de nuevo el apartado c en los siguientes términos “c) Retirada del permiso de conducción de la clase B o superior.”

Observación 1ª: 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.

Contestación: Esta renovación se refiere a la revisión por lo que se suprime el apartado de este artículo al haberse suprimido el trámite de revisión del artículo 29.

- **Artículo 31. La tarjeta de identificación del conductor de autotaxi.**

Observación 1ª: 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.

Contestación: La Tarjeta de Identificación de conductor es un documento en formato tarjeta de plástico que identifica al conductor durante la prestación del servicio de taxi una vez acreditados los requisitos previstos en la ordenanza para su expedición. Realmente no haría falta concretar en una ordenanza qué datos debe contener la tarjeta, como tampoco lo determina respecto a la licencia y permiso de conductor, que son formatos estandarizados en soporte tarjeta de plástico en la que figuran los datos de sus titulares,

pero por coherencia con la redacción actual y cuya eliminación pudiera interpretarse erróneamente en el sentido de que no se va a expedir. Se modifica la redacción, pero matizando los datos que pueden incorporar.

Observación 2ª: 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).

Contestación: Los modelos de tarjeta no se regulan en la ordenanza, pero actualmente existe un modelo específico para las tarjetas provisionales en las que figura expresamente su validez.

- **Artículo 32. Requisitos para la expedición** (tarjeta de identificación de conductor de autotaxi).

Observación 1ª: 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.

Contestación: Dado que estos apartados no son están afectados por los contenidos objeto de modificación no se corrige la observación.

- **Artículo 33. Devolución**

Este precepto contiene los supuestos de devolución de la tarjeta identificativa del conductor y 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.

Contestación: El supuesto de devolución previsto se suprime del anteproyecto de modificación por lo que no se considera la observación formulada.

- **Artículo 35. Normas generales**

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.

Contestación: Este artículo no está incluido en el anteproyecto de modificación y dado que no afecta a los objetivos previstos no se procede a su inclusión.

- **Artículo 37. 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:

Observación 1ª: 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.

Contestación: No se considera necesario modificar la rúbrica de este artículo, dado que el nuevo apartado 5 realmente se refiere a una excepcionalidad y no especialidad del régimen general.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Se incluye la observación.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Se corrige el error.

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

Observación 1ª: 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)”

Contestación: Este artículo 38 bis regula el régimen de descanso aplicable con carácter general a las licencias que dispongan de un vehículo eurotaxi, del mismo modo que el artículo 37 apartados 1 y 2 establece el régimen general al que se ajustan las demás licencias, sin necesidad de indicar expresamente la excepcionalidad del régimen en ambos al especificarse en el nuevo apartado 5 del artículo 37 a las situaciones que el mismo describe.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Aunque ciertamente pueda resultar repetitivo preferimos mantener la redacción actual para facilitar su aplicación y comprensión al citar exclusivamente cada apartado.

Observación 3ª: 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.

Contestación: Es un requisito de prestación del servicio que debe acreditarse ante los servicios municipales del taxi.

- **Artículo 39. 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.

Contestación: Se revisa la redacción para facilitar su comprensión.

- **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). Apremiar 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:

- **Artículo 39 bis Contratación previa a precio cerrado.**

Observación 1ª: 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.

Contestación: se suprime la expresión “estimado”.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Se incluye la observación formulada.

Observación 3ª: 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.

Contestación: Se incluye la observación formulada.

- **Artículo 39.ter Contratación por plaza con pago individual.**

Observación 1ª: 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.

Contestación: Se tiene en cuenta la observación formulada

Observación 2ª: 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 los usuarios deba abandonar el servicio. Entendemos que no es la finalidad que se busca.

Contestación: Se incluye la observación formulada.

Observación 3ª: 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.

Contestación: Se incluye la observación formulada.

- **Artículos 40 a 46.**

Estos artículos 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 taxímetro 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.

Contestación: se he mejorado la redacción del artículo 39 y de los nuevos artículos 39 bis y 39 ter para clarificar la aplicación de los supuestos indicados.

- **Artículo 50. Hojas de reclamaciones.**

Observación 1ª: 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.

Contestación: Se elimina la expresión “en vigor”.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Se elimina esta disposición derogatoria única.

- **Artículos 52 a 54. Derechos y obligaciones de usuarios y conductores.**

Observación 1ª: 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”.

Contestación: Este artículo 53 relativo a las obligaciones de los usuarios no es objeto de modificación.

Observación 2ª: 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”.

Contestación: Se añade la observación formulada.

Observación 3ª: 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.

Contestación: Se incluye en el articulado de la Ordenanza como artículo 54 letra c.

Artículos 70 y 71. Licencia por puntos

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.

Contestación: se incluye en la MAIN.

Observación 3ª 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”.

Contestación: Se añade la observación indicada.

Observación 4ª: 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.

Contestación: Se incluyen las infracciones que comportan pérdida de puntos en el Anexo VIII y se adecua la redacción del artículo 70.

Observación 5ª: 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.

Contestación: se añade los datos también en la resolución.

Observación 6ª 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).

Contestación: se incluye el saldo de puntos en el Registro.

Observación 7ª 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.

Contestación: ha sido objeto de estudio y valoración la regulación del permiso puntos y se ha optado por una recuperación del crédito inicial de puntos por el transcurso del tiempo previsto en el apartado 2.

- **Disposición transitoria sexta. Régimen transitorio de la clasificación medioambiental de los vehículos.**

Observación 1ª: El **apartado 1** prevé una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2027, 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.

Contestación: El último vehículo autotaxi adscrito con categoría C fue el 31 de diciembre de 2017 por lo que no es preciso añadir el plazo máximo de antigüedad de 10 años.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Dado que se trata de una moratoria excepcional que está plantando la Comunidad de Madrid no se plantea a nivel regulación de ordenanza ningún cambio este respecto.

Observación 3ª: 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.

Contestación: Se añade la mención indicada

- **Disposición transitoria primera. Permisos municipales de conductor de autotaxi.**

Observación 1ª: 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

Contestación: Se revisa la redacción y se añade que debe acreditarse los requisitos previstos en los apartados a) y b) del artículo 28.

Observación 2ª: 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.

Contestación: se admite la sugerencia.

- **Disposición transitoria tercera. 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 (...)”.

Contestación: se admite la sugerencia.

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.

Contestación: se incluye una disposición transitoria cuarta con un plazo de adaptación de 2 años.

- **Disposición derogatoria única. Eliminación 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.

Contestación: Se incluye la modificación propuesta.

- **Disposición transitoria tercera. Instalación del bucle magnético**

Observación 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 (...)”.

Contestación: No se considerada preciso la remisión.

Observación 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.

Contestación: se incluye en la Disposición Transitoria Cuarta.

- **Disposición derogatoria única. Eliminación 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.

Contestación: se incluye la eliminación del Anexo VI en la nueva redacción del artículo 50

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

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.

Contestación: Se acepta la observación.

2 Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Formación de la Gerencia de la Ciudad.

2.1 Observaciones a la memoria de análisis de impacto normativo

2.1.1 Resumen ejecutivo:

Observación 1ª: 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).

Contestación: Se corrige e incluye las situaciones que se pretender mejorar.

Observación 2ª: 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.

Contestación: se incluyen las resoluciones que se ven modificadas. Las futuras resoluciones se dictaran conforme a la normativa existente en cada momento.

Observación 3ª: En el apartado “*tramitación*” deben completarse las fechas, teniendo en cuenta que se trata de previsiones no vinculantes.

Contestación: Se incluyen las fechas previstas.

Observación 4ª: 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 que evaluar.

Contestación: se mantienen los impactos propuestos, ya que miden el grado de cumplimiento de los objetivos.

2.1.2 Oportunidad:

Sería más conveniente invocar 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”.

Contestación:

2.1.3 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.

Contestación: Se incluye y corrige la observación.

2.1.4 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.

Contestación: Se elimina la reproducción de la exposición de motivos y se revisa la redacción.

2.1.5 Impacto económico.

Observación 1ª: 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.

Contestación: se incluye aclaración en MAIN.

Observación 2ª: 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.

Contestación: se eliminan las referencias a los artículos 19 y 20 LGUM.

2.2 Observaciones de técnica normativa:

2.2.1 Disposiciones generales de la parte dispositiva:

Artículo 1 bis: Debe revisarse si la comprensión del texto demanda la inclusión de definiciones por entender que no son precisas y quizá sería adecuada definir otras no incluidas como “totalizadores de los taxímetros” o “taquicronométrico”.

Contestación: Entendemos que la inclusión de las definiciones clarifica y aclara conceptos que se incorporan en el texto, especialmente considerando las nuevas formas y modos de contratación que favorecen la comprensión de la regulación que contiene la parte dispositiva. Al incluir un nuevo artículo 1 bis relacionado con las definiciones se ha considerado apropiado recoger la definición de “vehículo eurotaxi”, actualmente previsto en el artículo 21, lo que ha motivado la incorporación de “vehículo autotaxi” para conocer el alcance de ambos tipos de taxis.

Por otro lado, los conceptos incorporados están relacionados con el transporte, objeto de regulación de esta ordenanza, no siendo idóneo incluir otros como los propuestos dado que corresponde al Estado la competencia exclusiva en materia de metrología legal.

Articulado: Incluir la expresión “vehículos autotaxi” en todo el texto dado que es el término que se emplea en el artículo 1 bis relativo a las definiciones.

Contestación: Se incluye la expresión “vehículo autotaxi” en el texto.

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.

Contestación: Dado que se mantiene el artículo 1bis relativo a las “Definiciones” se considera más adecuado trasladar la definición de eurotaxi prevista en el artículo 21, sin que los términos del mismo se hayan modificado.

2.2.2 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.

Contestación: Se revisa la observación formulada. Algunos apartados se mantienen dado que se tratan de “modificaciones menores” por lo que se reproduce únicamente la unidad afectada.

2.2.3 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.

Contestación: Se realiza una revisión general para aplicar los criterios de composición.

2.2.4 Remisiones y citas.

Observación 1ª: 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.

Contestación: Se mejora la redacción para facilitar su comprensión.

Observación 2ª: 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”.*

Contestación: Se corrige la observación formulada.

Observación 3ª: 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*”.

Contestación: Se corrige las observaciones planteadas.

2.2.5 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.

Contestación: Se incluye el entrecomillado al inicio y fin.

2.2.6 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”.

Contestación: Se modifica la redacción en el sentido sugerido.

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.

Contestación: Se elimina la explicación indicada.

c) Disposiciones finales.

Observación 1ª: 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”.

Contestación: Se incluye la redacción planteada.

Observación 2ª: 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**.

Contestación: Se incluye una disposición final relativa al título competencial y el artículo 2 se modifica en el sentido concretar su ámbito de aplicación, reflejando de esta forma adecuadamente el contenido de este título preliminar “Objeto y ámbito de aplicación”.

2.3 Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.

2.3.1 Parte expositiva.

Observación 1ª: 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.

Contestación: Se elimina la referencia a la Orden ITC/155/2020 porque no modifica el articulado de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

Observación 2ª Finalmente, debe indicarse que significan las siglas BTP que aparecen en el párrafo quinto.

Contestación: El BTP, era un permiso válido sólo en el ámbito nacional que se incluía en el artículo 4.2 f) del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, y que específicamente autorizaba a conducir taxis, vehículos prioritarios y vehículos de transporte escolar de hasta 9 plazas, sin que se especificara el significado de sus siglas. La supresión de la autorización BTP en la modificación operada mediante el Real Decreto 1055/2015, de 20 de noviembre, significa la no obligatoriedad del mismo para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Dado que la normativa estatal no define las siglas BTP, no puede indicarse su significado, aunque suponemos que se refiere al permiso de conducción de la clase B (hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada y 9 plazas incluido el conductor) y T (taxis) P (prioritarios), aunque se desconoce su significado cierto.

2.3.2 Artículo 7. Transmisión.

Observación 1ª: En el apartado 3 los párrafos a) y b) se refieren al mismo requisito, por lo que deben constituir un único apartado.

Contestación: Se acepta la observación.

Observación 2ª 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.

Contestación: La actual ordenanza, sigue con carácter general, una metodología en la que se definen requisitos y no modos de acreditación de los mismos, por lo que no se considera preciso su concreción, siguiendo la estructura y sistemática general del texto. Por otro lado, el avance de las tecnologías e interconexión entre las administraciones puede facilitar medios que la norma actual no alcance y que nace con vocación de futuro. Este sistema proporciona seguridad al determinar los requisitos cuya acreditación se ajustan a la realidad de los avances que la innovación tecnológica vaya proporcionando. De especificarse los documentos, a futuro entorpecería medios de acreditación simplificados y más adecuados a la realidad del momento.

Ello no obsta, para que puntualmente en determinados requisitos de novedosa cumplimentación se incluya el medio de acreditación como el previsto en el artículo 4.1 c) relativo a la dirección de correo electrónico (por indicación expresa del artículo 10.1 h) del RTCM, en su redacción dada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, a cuya adaptación responde esta modificación de ordenanza) y el exigido en el artículo 20. 2 b), incorporado como novedad en la reforma de la ordenanza de 2017, que permitía por primera vez la libre elección de vehículo autotaxi con el fin de concretar las autoridades y entidades autorizadas para su validación, tratándose de especificar no tanto el cómo sino por quién debe validarse el cumplimiento (requisitos de instalación de taxímetro y características de los artículos 17 y 18 de la ordenanza).

En consecuencia, no se acepta la observación formulada en los supuestos planteados.

Observación 3ª 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.

Contestación: No se considera conveniente incluir el artículo autonómico en concreto donde se regula esta cuestión dado que futuras modificaciones pueden provocar mayor inseguridad jurídica.

2.3.3 Artículo 10. Registro municipal de licencias.

Observación 1ª: 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.

Contestación: La Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro de 27 de junio de 1980 (Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid num. 4356 de 24/07/1980) establecía en su artículo 9 que *“Por la Administración municipal se llevará el registro y control de las licencias concedidas, donde se irán anotando las incidencias relativas a los titulares de las mismas y los vehículos a ellas afectos. Los propietarios de licencias deberán comunicar a la mencionada Autoridad cuantos cambios se produzcan respecto a su domicilio, dentro de los quince días siguientes a partir de la fecha en que se hubiera producido.”*

Asimismo, el artículo 19.1 del RTCM aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, determina que *“Los municipios llevarán un Registro de las licencias concedidas, en el que se irán anotando las incidencias relativas a su titularidad, vehículos afectos a las mismas, infracciones cometidas y sanciones impuestas, y cuantos datos resulten pertinentes para su adecuado control.”*

Posteriormente, con la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012 se amplía los datos que deben figurar en el mismo en su artículo 10.

Los datos del registro, al tratarse de un registro público y administrativo se anotan de oficio por el Ayuntamiento con ocasión de los trámites solicitados por los interesados o incoados de oficio, como el procedimiento sancionador.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Los datos que figuran en el Registro se gestionan a instancia de la administración municipal que no sólo se utiliza como herramienta de control interno sino también produce efectos de autorización.

Observación 3ª: 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”*.

Contestación: Se revisa la redacción. Los apartados b) y c) son distintos dado que se refieren, respectivamente, a los conductores identificados (es decir, la Tarjeta de identificación) y al permiso de conductor, que son dos documentos con habilitaciones diferentes, por lo que se matiza la redacción del apartado b) para favorecer su interpretación incluyendo la referencia a las tarjetas de identificación de conductor. Los elementos de los vehículos son los relacionados en la Ordenanza (mamparas, taxímetros...). En cuanto a la letra f) se añade a las reintegradas *“por incumplimiento de los requisitos que motivaron la concesión de la subvención”*.

Observación 4ª: 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

Contestación: Se incluye en la redacción del apartado 3º.

2.3.4 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 deslegarse estos planes de amortización.

Contestación: El Decreto 74/2005 establece en su artículo 8 limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, tanto de máximos estableciendo el número máximo de licencias a otorgar por cada municipio en función de volúmenes de población, como de mínimos, permitiendo que cada municipio pueda acordar cupos o contingentes específicos inferiores en el marco de un plan de ordenación del sector que contemple la amortización de parte de las existentes o se aprueban normas limitativas a su plena utilización.

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del Decreto 74/2005, añade:

“Asimismo, en los casos en que las circunstancias existentes entre la oferta y la demanda de los servicios de transporte público de viajeros en vehículo de turismo lo aconsejen al existir un desequilibrio entre ambas, los municipios podrán establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi, de forma que quede garantizada la prestación de este tipo de servicios para los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores.”

El rescate de las licencias se refiere a la posibilidad de aprobar planes de amortización en los términos previstos por el Decreto 35/2019, que, al implicar la extinción de la licencia, se había incluido como modificación de este artículo 14 de la ordenanza. Dado que el marco regulador del Decreto se contempla la posibilidad de aprobar planes de amortización, como instrumento de planificación de ordenación del sector, se considera finalmente eliminar del anteproyecto de modificación este artículo 14.

2.3.5 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.

Contestación: Se matiza la redacción.

2.3.6 Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.

Observación 1ª: 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.

Contestación: El procedimiento de adscripción de un vehículo autotaxi puede ser, bien, por otorgamiento de una nueva licencia (apartado 1º) o, bien, por sustitución (apartado 2º), por lo que al especificar ambos supuestos en apartados diferenciado no se considera preciso su modificación.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Tal y como se apreciado anteriormente, la actual Ordenanza, sigue con carácter general, una metodología en la que se definen requisitos y no modos de acreditación de los mismos, por lo que no se considera preciso su concreción, siguiendo la estructura y sistemática general del texto. Por otro lado, el avance de las tecnologías e interconexión entre las administraciones puede facilitar medios que la norma actual no alcance y que nace con vocación de futuro. Este sistema proporciona seguridad al determinar los requisitos cuya acreditación se ajustan a la realidad de los avances que la innovación tecnológica vaya proporcionando. De especificarse los documentos, a futuro entorpecería medios de acreditación simplificados y más adecuados a la realidad del momento. En consecuencia, no se acepta la observación formulada.

Observación 3ª El apartado 2 debería estructurarse de manera más comprensible, de forma que las letras fueran apartados y los numerales ordinales, letras.

Contestación: Dado que no se modifica el artículo completo no se realiza la modificación indicada.

2.3.7 Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.

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

Contestación: El tique que expide el datáfono es un documento que justifica el pago con tarjeta y el tique del servicio es un documento justificación de la prestación de un servicio de taxi. Al tratarse de cuestiones distintas, la previsión del apartado 1c) segundo párrafo no ha de incluirse en el artículo 22 bis. En cualquier caso, para no confundirlo con el tique del servicio del nuevo artículo 22 bis se matiza la redacción de este apartado 1c).

Observación 2ª 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.

Contestación: Como ha queda indicado, no procede la inclusión de definiciones de conceptos que no son objeto de reglamentación en esta ordenanza por constituir materias de la competencia del Estado.

Observación 3ª 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”*.

Contestación: Se corrige la redacción.

2.3.8 Artículo 22 bis. Tique del servicio.

Observación 1ª: En el apartado 2 c) se sugiere completar la redacción con la expresión *“de autotaxi”*.

Contestación: Se incluye la expresión *“de autotaxi”*

Observación 2ª: 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.

Contestación: El tique del servicio es un documento justificativo de un viaje en taxi que no debe confundirse con la factura, no obstante, lo cual al incluir la cantidad facturada con expresión del IVA podría considerarse como factura si al incluir el contenido establecido por la normativa estatal correspondiente recoge los datos que la misma establezca.

Según la sentencia 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia (confirmada en casación por sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio)

Debe indicarse que los efectos del ticket del servicio son diferentes de los de la factura simplificada, de forma que el conductor del vehículo, también estará obligado a emitir la factura correspondiente con todos los requisitos previstos en la normativa tributaria: La norma municipal no reemplaza dicha obligación, pero es que además, si se observa el contenido del artículo 7 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, en esencia el contenido del ticket y dicha factura es paralelo, pues este exige:

- a) Número y, en su caso, serie. La numeración de las facturas simplificadas dentro de cada serie será correlativa.*
- b) La fecha de su expedición.*
- c) La fecha en que se hayan efectuado las operaciones que se documentan o en la que, en su caso, se haya recibido el pago anticipado, siempre que se trate de una fecha distinta a la de expedición de la factura.*
- d) Número de Identificación Fiscal, así como el nombre y apellidos, razón o denominación social completa del obligado a su expedición.*
- e) La identificación del tipo de bienes entregados o de servicios prestados.*
- f) Tipo impositivo aplicado y, opcionalmente, también la expresión «IVA incluido».*
- g) Contraprestación total.*
- h) En caso de facturas rectificativas, la referencia expresa e inequívoca de la factura rectificadora y de las especificaciones que se modifican.*

El Ticket ha de contener dichos datos además de otros justificativos como la fecha y hora inicial y final del recorrido, el origen y destino del viaje, la distancia recorrida expresada en Km, que van más allá del contenido de las facturas, que no invalida el precepto de la ordenanza que siempre se refiere al contenido mínimo, por lo que nada obsta para que el ticket pueda contemplar otros datos complementarios que cumplan con los requisitos del artículo 7 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.”

Por tanto, de acuerdo con la sentencia citada no se cuestiona que los datos identificativos del cliente se reflejen en el tique del servicio, sin perjuicio que pueda servir como factura sin reúne los requisitos previstos en la normativa estatal

Por otro lado, las relaciones entre taxista y viajero se encuadran en el ámbito de las relaciones comerciales y mercantiles, sin que de los datos del cliente exista constancia a nivel municipal ni haya tratamiento ni cesión de datos, por lo que no se precisa aclaración en la MAIN.

2.3.9 Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Tal y como se ha señalado 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.

Contestación: Sobre este asunto tal y como se ha especificado, la actual ordenanza, sigue con carácter general, una metodología en la que se definen requisitos y no modos de acreditación de los mismos, por lo que no se considera preciso su concreción, siguiendo la estructura y sistemática general del texto. Por otro lado, el avance de las tecnologías e interconexión entre las administraciones puede facilitar medios que la norma actual no alcance y que nace con vocación de futuro. Este sistema proporciona seguridad al determinar los requisitos cuya acreditación se ajustan a la realidad de los avances que la innovación tecnológica vaya proporcionando. De especificarse los documentos, a futuro entorpecería medios de acreditación simplificados y más adecuados a la realidad del momento. En consecuencia, no se acepta la observación formulada.

2.3.10 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.

Contestación: Se revisa y numera.

2.3.11 Artículo 33. Devolución de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.

Observación 1ª: 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.

Contestación: Se ha considerado finalmente no incorporar este supuesto de devolución de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi, por lo que se suprime del anteproyecto de modificación.

Observación 2ª: 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.

Contestación: Para ejercer la actividad de conductor de vehículos autotaxi es preciso disponer de permiso municipal de conductor de autotaxi que se obtiene una vez superado el examen y acreditados los requisitos indicados en el artículo 28, y, estar en posesión de una tarjeta de identificación de conductor que se expide a quienes, siendo ya titulares de un permiso de conductor, acrediten, el alta en el régimen de la SS que corresponda (para titulares de licencia de autotaxi), y, contrato de trabajo y alta en la SS (para conductores asalariados). Es decir el permiso, por sí solo, no permite ejercer la actividad material de conducir un taxi, pues para ello es preciso

obtener la Tarjeta como documento que acredita el alta en la SS y contrato de trabajo (para los asalariados)

Por tanto, la obtención del permiso no conlleva necesariamente la expedición de la tarjeta pues sirven a finalidades distintas. Por ello, en el supuesto planteado, la incapacidad temporal superior a 30 días implica la obligación de devolver la tarjeta, pero en ningún caso significa que pierda el permiso de conductor.

2.3.12 Artículo 38. Duración del servicio.

Observación 1ª: 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.

Contestación: La ordenanza contiene una regulación de máximos y mínimos, dentro de la cual mediante resolución del órgano competente se debe permitir la posibilidad de ajustarlo a la realidad cambiante en los supuestos contemplados en el apartado 2º, que la norma reglamentaria contempla y ampara pero que tampoco puede prever del mismo modo que los horarios de prestación del servicio de otras modalidades de transporte no se prevén en normas.

Como ya se significó, este modelo se sigue en otros municipios como Barcelona, Málaga o Valencia en los que además del régimen de descanso se contempla dentro de la potestad municipal la posibilidad de regulación horaria, siendo además los artículos 37 y 38 admitidos en su regulación en la Sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio.

Observación 2ª: 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.

Contestación: la duración del servicio no se amplía, de hecho, en este aspecto se mantiene la situación actual. Lo único que se elimina es la duración mínima del servicio para que los titulares de licencia de taxi puedan adaptarse mejor a la demanda.

Observación 3ª 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...*”

Contestación: La redacción mantiene la coherencia del texto en su conjunto por lo que no se modifica.

2.3.13 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.

Contestación: Los requisitos de cumplimiento no se acompañan del modo o forma de acreditación manteniendo la coherencia general el texto, por lo que se mantiene la redacción. Hay que considerar que en el ejercicio de la competencia municipal de inspección prevista en el artículo 4 de la LTCM, el Ayuntamiento de Madrid puede ejercerla en los términos del artículo 55 del RTCM.

2.3.14 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.

Contestación: Se realizan los cambios propuestos.

2.3.15 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.

Contestación: Este artículo 47 se recoge en el anteproyecto de modificación como suprimido desde el inicio por la citada anulación. No se incluye como un artículo derogado sino como una supresión motivada por la citada declaración de nulidad.

2.3.16 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.

Contestación: Se realizan los cambios propuestos.

2.3.17 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.

Contestación: se incluye en el articulado en el artículo 54 letra c.

3.3.18. Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos.

Observación 1ª: 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.

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción *“...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.”*

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, *“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”*.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiva el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

Observación 2ª: 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.

Contestación: El artículo 61 no es objeto de modificación, en cualquier caso, el artículo 59 ya especifica las normas aplicables en relación con el incumplimiento de las normas de la ordenanza. Además, la licencia por puntos no es una modificación de procedimiento sino un sistema de graduación de la aplicación de la sanción de suspensión.

Observación 3ª: 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.

Contestación: Se encuentran previstas sin especificar el artículo para evitar inseguridad jurídica ante futuras modificaciones de la Ley 20/98.

Observación 4ª: 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.

Contestación: Se considera que el encaje de los nuevos artículos 70 y 71 tienen una ubicación acertada y se adaptan a la sistemática y coherencia del texto, por lo que no se acepta la propuesta.

3 Dirección General de Transparencia y Calidad- Oficina de Protección de Datos.

Analizado el contenido del anteproyecto se **informa favorablemente**, aunque recomienda añadir una disposición adicional con la siguiente redacción:

Disposición adicional. Protección de datos de carácter personal.

En el marco de este reglamento serán objeto de especial protección los datos personales contenidos en la información que use el Ayuntamiento de Madrid y su sector público institucional, garantizando en todo caso los derechos inherentes a la protección de los datos personales, para lo cual se establecerán las medidas de seguridad que impidan cualquier trazabilidad personal no amparada por la finalidad o el consentimiento.

Con carácter general se estará al cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo y de la Ley 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, especialmente en lo que respecta a los principios de protección de datos, legitimación de los tratamientos, derechos de las personas afectadas, protección de datos desde el diseño y por defecto, encargados de tratamiento, brechas de seguridad y medidas de seguridad acordes al ENS resultantes de la realización de los correspondientes análisis de riesgos y, en su caso, evaluaciones de impacto.

Contestación:

Se considera que no es preciso pues las obligaciones que se plantean en dicha disposición adicional se derivan directamente de la aplicación de la normativa de protección de datos sin necesidad de desarrollo ulterior. Por economía normativa se opta por no reiterar una obligación establecida en otra norma. No obstante lo anterior, se añade en el artículo 10 la referencia expresa a la Ley 3/2015, de 5 de diciembre.

4 Dirección Agencia Tributaria de Madrid.

Se **informa favorablemente** toda vez que las posibles pérdidas de ingresos tendrían una escasa relevancia en el conjunto de ingresos municipales.

5 Comisión Permanente del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid

En reunión válidamente celebrada el día 13 de enero se informa favorablemente el anteproyecto de ordenanza. Con carácter previo a la reunión de la Comisión de Legislación, desde la Secretaría del Consejo de Consumo se dio traslado a los vocales de la misma y a las asociaciones de consumidores con representación en el Consejo del proyecto presentado por el Ayuntamiento de Madrid, para su estudio previo y formulación de observaciones sobre su incidencia en los consumidores y usuarios madrileños, formulando las siguientes observaciones:

5.1 Contratación del servicio

Se propone modificar la redacción de los artículos 1 bis y 39 bis del anteproyecto y adecuar su contenido a lo establecido en el artículo 48 en relación con el derecho de los usuarios a conocer el precio exacto del servicio con anterioridad a su contratación.

En relación con la contratación del servicio mediante la modalidad de precio por plaza con pago individual, definida en el artículo 1 bis y desarrollada en el 39 ter, sería deseable, al igual que en el precio cerrado, que se reflejara en el articulado el derecho de los usuarios a conocer, previamente a la contratación, el precio que deberán abonar por el servicio.

Contestación: Se revisa la redacción de los artículos citados para facilitar su comprensión

5.2 Medios de pago

Se recomienda que se valore la posibilidad de incluir entre los requisitos mínimos del datáfono, concediendo el plazo de adaptación que se estime oportuno, que éste incorpore la tecnología contactes (de la que ya disponen la mayoría de los ofertados en el mercado) que permita el pago con otros dispositivos electrónicos, además de las tarjetas bancarias.

Contestación: se incluye en el artículo 22.1.c) y en la disposición transitoria cuarta.

6 Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid

6.1 Contratación previa por plaza con pago individual.

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, 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”.

En virtud de esta disposición, se emite informe vinculante en relación con la contratación por plaza con pago individual que se resumen en los siguientes puntos:

6.1.1 Contratación a precio cerrado

Dado que la contratación previa por plaza con pago individual es una contratación previa se analiza previamente la contratación a precio cerrado.

a.-En cuanto a las formas en que pueden ser contratados los servicios a precio cerrado, en virtud de lo previsto en el artículo 38.3 del reglamento, se puede afirmar que admiten la contratación por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, por lo que procede modificar el artículo 39.1 bis donde se prevé que los servicios de taxi a precio cerrado sólo se admitirán en los servicios previamente contratados por medios telemáticos, debiendo incluir radiotaxi y teléfono.

b.-El artículo 1 bis 3 b), entre los modos de fijación del precio, define el precio cerrado como el “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.”

El precio no puede ser estimado sino una cuantía concreta calculada mediante los parámetros municipales, que el usuario conocerá con exactitud antes de realizar el viaje.

Por tanto, se propone modificar la redacción de los artículos 1 bis y 39 del anteproyecto de modificación y adecuar su contenido a lo establecido en el artículo 38.3 del RTCM.

Contestación: Se incluyen las observaciones formuladas: se elimina el término “estimado” de la definición de precio cerrado del artículo 1 bis y se suprime de la redacción del artículo 39 bis la referencia exclusiva a medios telemáticos.

6.1.2 Contratación previa por plaza con pago individual

Se analiza la adecuación de los artículos 1 bis y 39 ter a las previsiones contenidas en el citada Reglamento.

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 sí se realizarán, entre el origen y el destino, paradas intermedias

Contestación: Se indica que es precio suprimir el apartado b) del artículo 39 bis. 3, consideramos que no procede como garantía de abono de un servicio de taxi: este artículo 39 bis se refiere exclusivamente a servicios con contratación previa de la capacidad total del vehículo a precio cerrado por remisión del artículo 39.4 (antes c) y hora 2º).

Es preciso distinguir que los servicios previamente contratados admiten dos modalidades de fijación del precio: a taxímetro o precio cerrado.

- a) Cuando es a taxímetro se está manteniendo el sistema tradicional de prestación de un servicio de taxi, que sí admitiría esperas y paradas intermedias pues el taxímetro sigue funcionando.
- b) Cuando es a precio cerrado (sin compartir taxi), como nuevo modelo de prestación de un servicio de taxi, no resulta congruente permitir esperas y paradas intermedias, pues dicho tiempo alteraría el cálculo previo del importe del servicio en detrimento del cumplimiento obligado de las tarifas en que se basa el cálculo. Por ello, es preciso especificar que en este supuesto no se admiten esperas ni paradas intermedias. En todo caso, para facilitar la comprensión se modifica el título de este artículo 39 bis para especificar su aplicación en los supuestos de contratación de la capacidad total del vehículo.
- c) Cuando es a precio cerrado (compartiendo un taxi), nuevo modelo también de prestación de un servicio en taxi resulta entendible permitir paradas intermedias para la subida y bajada de viajeros durante el trayecto que van a compartir (artículo 39 ter).

6.2 Otras observaciones al Anteproyecto.

- **Artículo 7. Transmisión**

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 adquiera 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”.

Contestación: El artículo 17.3 párrafo primero del RTCM no incluye esta precisión por lo que se no se incluye.

“3. El adquirente de una licencia deberá adscribirla simultáneamente a un vehículo e iniciar la prestación del servicio en el plazo establecido en el artículo 33. El vehículo podrá ser el mismo al que anteriormente estuviera referida licencia, cuando se hubiera adquirido a su vez la disposición sobre tal vehículo conforme a alguna de las modalidades previstas en el artículo 20 y éste no supere el máximo de plazas fijado en el artículo 22, o bien otro distinto aportado por el nuevo titular, siempre que se cumplan los requisitos para la sustitución de vehículos, establecidos en el artículo 29.”

- **Artículo 22 bis Tique del 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”.

Contestación: Se revisa la redacción, incluyendo la expresión “reducción aplicada” no siendo necesaria modificar la expresión de precio por plaza.

- **Artículo 38. Régimen general de descanso**

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”.*

Contestación: Se revisa la redacción.

- **Artículos 70 y 71. Licencia por 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 accesorio 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 está 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.

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción *"...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."*

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos, pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, *"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”.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiva el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

7 Comité Madrileño de Transportes

7.1 Peticiones generales:

7.1.1 Creación de un cuerpo específico de inspección de transporte.

Contestación: Es una cuestión que no es objeto de regulación en esta ordenanza.

7.1.2 Creación de dos registros:

- **Registro de empresas intermediadores de servicios como en Barcelona**
<https://taxi.amb.cat/s/informacio-general.html>

Contestación: la Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017 (Caso Élite contra Uber), de la que se puede concluir que un servicio de intermediación que esté calificado de «servicio en el ámbito de los transportes»:

“es preciso declarar que los servicios de transporte urbano no colectivo y los servicios indisolublemente vinculados a ellos, como el servicio de intermediación controvertido en el litigio principal, no han dado lugar a la adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de normas comunes u otras medidas sobre la base del artículo 91 TFUE, apartado 1.

De ello se desprende que, en el estado actual del Derecho de la Unión, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación como los controvertidos en el litigio principal, siempre que se respeten las normas generales del Tratado FUE.”

Por otra parte, el Registro de empresas intermediadoras de servicios fue creado por el Decreto 314/2016 de la Generalitat de Cataluña, de 8 de noviembre, por el que se determinan las

condiciones específicas de contratación y comercialización de los servicios del taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación. La habilitación normativa la constituye el artículo 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña que establece su competencia sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera ferrocarril y cable que transcurren íntegramente en el interior de Cataluña.

La Comunidad de Madrid asumió en el artículo 26.5 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, la competencia legislativa plena sobre los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable. En consecuencia, es la Comunidad de Madrid la administración competente para su creación.

- **Registro de Permisos Municipales, donde se recogerán las infracciones de los titulares del Permiso Municipal, cumpliendo escrupulosamente la RGPD.**

Contestación: El artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

Inciendo en este mismo asunto, el artículo 57 del 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 de la Comunidad de Madrid, en su apartado 2 indica que la responsabilidad administrativa se exigirá al titular de la licencia sin perjuicio de que éstos puedan deducir las acciones que resulten legalmente procedentes contra los/las conductores/as u otras personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de la obligación de prestar servicio público en condiciones de calidad y continuidad, mientras que el asalariado concurre a prestarlo por cuenta y en nombre del titular de la licencia y en cualquiera de las modalidades que permita la legislación laboral, habiendo declarado el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sentencia 2-10-2008, Sección 2ª, rec. 960/2008) que conforme a la redacción del artículo 57 del Decreto 74/2005, “sólo a los titulares personas físicas de la licencia municipal de autotaxi se pueden imponer las sanciones por infracciones cometidas en el transporte del taxi, sin perjuicio de las responsabilidades que dichos titulares puedan exigir a los eventuales conductores que materialmente hubieran cometido la infracción”.

La Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales en su artículo 27. Tratamiento de datos relativos a infracciones y sanciones administrativas, establece en su apartado 1 letra b que “Que el tratamiento se limite a los datos estrictamente necesarios para la finalidad perseguida por aquel”. En su apartado 2, indica que “Cuando no se cumpla alguna de las condiciones previstas en el apartado anterior, los tratamientos de datos referidos a infracciones y sanciones administrativas habrán de contar con el consentimiento del interesado o estar autorizados por una norma con rango de ley, en la que se regularán, en su caso, garantías adicionales para los derechos y libertades de los afectados.”

Los tribunales han negado de forma repetida la condición de terceros a personas no vinculadas directamente con la infracción. Esta condición de interesado no puede reconocerse al público en general con la inclusión de datos de sanciones en un registro público.

Actualmente el Registro municipal de licencias de autotaxi incluye la inscripción de los titulares de permiso municipal de conductor de autotaxi, pero considerando que carecen de responsabilidad sancionadora de acuerdo con la normativa expuesta, no está justificado legalmente la incorporación de las infracciones en los términos solicitados.

7.1.3 Uniformidad (definiendo mediante resolución)

Contestación: se incluye en el artículo 54.d)

7.1.4 Rechazo a la Licencia por puntos.

Las Asociaciones Representativas estamos de acuerdo en que un permiso Municipal por Puntos sería más justo y realmente coercitivo, ya que las sanciones se impondrían a quien comete la infracción.

Contestación: El Ayuntamiento es competente para imponer sanciones conforme a la legislación de transporte. En concreto, el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, determina que la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normativa de transporte corresponde al titular de la licencia, tal y como se ha expuesto en el punto 1.2 anterior.

Por tanto, dado que los puntos se detraen al responsable de la infracción que de acuerdo con la legislación autonómica recae en el titular de la licencia de autotaxi, no procede realizar un permiso de conductor por puntos.

7.1.5 Rechazo a la obligatoriedad, que sea voluntario el Bucle Magnético, por el sobrecoste que supondría para el Sector en estos difíciles momentos.

Contestación: La instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

7.1.6 Que la Ordenanza no contradiga el Reglamento General de Circulación y de Vehículos.

Contestación: Es preciso que se concrete en qué puntos se considera la existencia de contradicción con la normativa estatal relacionada pues sus ámbitos de aplicación atienden objetivos distintos, pues entendemos que no existe tal conflicto normativo.

7.1.7 Utilizar la definición del Tribunal Supremo para el Taxi, Servicio Público de Interés General.

Contestación: La naturaleza jurídica del taxi está claramente definida pues como ya se expuso en el informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto 74/2005, de 28 de julio:

“El servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

Por tanto, entendemos que la calificación del Tribunal Supremo en el contexto de la norma está referido a un servicio público impropio, pues se trata en realidad de una actividad privada de interés general, no siendo necesario su inclusión en la modificación de la ordenanza.

7.1.8 Solicitamos en los requisitos de obtención del Permiso Municipal un certificado de no tener delitos de naturaleza sexual si se obliga a aportarlo

también a todos los que actualmente tienen en vigor el permiso municipal, el que tenga estos delitos que pierda el permiso.

Contestación: Con ocasión de la impugnación presentado por la Asociación Madrileña del Taxi contra la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, mediante sentencia del TSJ de Madrid nº 564/2017, de 17 de julio, se declara la nulidad del requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, por considerar que su exigencia afecta al derecho a la intimidad previsto en el artículo 18 de la Constitución Española y al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución:

En conclusión, procede la anulación del citado precepto de la ordenanza impugnada del artículo 31 1 b) Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Por ello, no es posible incluir entre los requisitos de obtención de permiso de conductor un certificado de inexistencia de penales, aunque fuere limitado a delitos de naturaleza sexual, dadas las consideraciones trasladadas por el TSJ de Madrid por su afección a derechos constitucionales.

7.2 Propuestas de artículos.

En relación con las propuestas de modificación de artículos concretos, a continuación, se recoge relación de artículos de modificación recibida en los Puntos de acuerdo y seguidamente su contestación:

7.2.1 Artículo 6. Otorgamiento de licencias

Incluir en el artículo 6 de la ORT, el apartado 1 y primer párrafo del apartado 2 del Artículo 8 del Decreto 74/2005 en relación con Limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias las Limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, en concreto:

Limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencia

1. Como regla general, el número máximo de licencias a otorgar por cada municipio se determinará de acuerdo con el siguiente baremo:

2. — Municipios de hasta 100.000 habitantes de derecho: 1 licencia por cada 2.000 habitantes.

3. — Municipios de 100.001 a 500.000 habitantes de derecho: 1 licencia por cada 1.500 habitantes. —

4. Municipios de más de 500.000 habitantes de derecho: 2 licencias por cada 1.000 habitantes. No obstante, en el otorgamiento de la primera licencia el municipio podrá obviar los límites establecidos en el párrafo anterior.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, cada municipio podrá acordar cupos o contingentes específicos, conforme a los cuales la relación resultante entre el número de habitantes de derecho sea inferior a los límites establecidos en el apartado anterior, en el marco de un plan de reordenación del sector que contemple la amortización de parte de las existentes, o cuando se hayan aprobado normas limitativas a su plena utilización.

Contestación: Las limitaciones cuantitativas al otorgamiento de nuevas licencias de autotaxi vienen expresamente definidas en la normativa autonómica sin que su inclusión en la Ordenanza sirva para complementar o ampliar la disposición ya existente, por lo que no se considera necesario ni justificado, siendo de plena aplicación al ámbito municipal.

7.2.2 Artículo 7. Transmisión:

La persona que transmita una licencia municipal de autotaxi no podrá volver a obtener otra hasta transcurridos dos años.

Solicitamos mantener este apartado, tal como recoge el Reglamento del Taxi.

Contestación: Se mantiene la redacción actual incluyéndolo entre los requisitos del adquirente.

7.2.3 Artículo 9. Supuesto de fallecimiento del titular.

Proponemos incluir esta redacción en el articulado.

*No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento o **bien directamente o mediante un conductor asalariado**. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional prevista en el artículo 34 de esta Ordenanza y el heredero responderá del desempeño de la actividad como un titular de licencia. 4*

Contestación: La “prestación del servicio” se entiende referida a la titularidad de la licencia que en el caso de fallecimiento del titular, hasta que se adjudica la herencia, la ORT permite una titularidad provisional a favor de uno de los herederos a efectos de garantizar la explotación de la licencia, no siendo factible que dicha titularidad se asuma por un conductor. Esta titularidad provisional a nombre de uno de los herederos no impide y de hecho así se materializa en la práctica que se contrate conductores para el ejercicio de la actividad de conductor. Por tanto, no debemos confundir “prestación del servicio” con el “ejercicio de la actividad de conductor”, por lo que no procede acceder a los solicitado.

7.2.4 Incluir que se permita que los herederos, nombren a una persona que sea el interlocutor con el ayuntamiento para facilitar los trámites administrativos y se pueda mantener la explotación de la licencia ya sea mediante la persona designada por los herederos o bien mediante conductores asalariados.

Contestación: La interlocución con la Administración está perfectamente contemplada a través de la figura del representante que válidamente pueden nombrar los herederos; pero ello, no debe confundirse con la persona que debe asumir la titularidad provisional hasta la adjudicación de la herencia, que, en todo caso, ha de corresponder a uno de los herederos y no a un conductor, garantizándose así la continuidad de la explotación y su responsabilidad ante la Administración.

7.2.5 Artículo 10. Registro Municipal de licencias:

Se solicita Registro de conductores en relación con el Permiso Municipal por puntos y Registro empresas intermediadoras.

Contestación: No procede de acuerdo con lo expuesto en el apartado de “peticiones generales”.

7.2.6 Artículo 17. Características

Incluir en el artículo 17 apartado f) las lunas tintadas, en un grado que permitan mantener la visibilidad interior, para preservar la seguridad de los usuarios y de los conductores autotaxi. Existen niveles de tintado que no son opacos, y facilitan el mantenimiento de la temperatura interior de los vehículos, y el desgaste del interior de estos por el sol.

Contestación:

El Decreto de la CAM impide la posibilidad de lunas tintadas. Se ha consultado de nuevo y han reiterado su negativa.

Para vehículos autotaxi, art. 23.c Decreto 74/2015, “Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo.... Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario”

Para vehículos eurotaxi, punto 4.2 UNE 26494:2014 “La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida.”

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tinter (transmisión >70%). No existe término medio, un tintado por ejemplo de 40%.

El tema queda pendiente de las próximas modificaciones del Decreto de la CAM.

7.2.7 Suprimir el apartado j) la “obligatoriedad” del extintor de incendios.

Contestación: No procede dado que es un requisito previsto en el artículo 23.1 g) de Decreto autonómico.

7.2.8 Artículo 18. Autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi.

Desde las Asociaciones se solicita que en el anexo que desarrolla las medidas de este artículo, la presentación de un vehículo para su autorización sea equitativo entre un particular y una empresa en cuanto a porcentajes en función de la tecnología medioambiental del vehículo, no entendemos que a un fabricante se le permitan descuentos en cotas, o conjunto de cotas y a un titular a nivel individual no.

Contestación: En los casos de autorización de vehículos existe la posibilidad de admitir holguras sobre los parámetros estándar, supeditado al cumplimiento de unas medidas correctoras recogidas en disposiciones técnicas elaboradas para la autorización del modelo al que corresponda.

En el caso de libre elección, no se aprueban disposiciones técnicas adicionales, por lo que no están previstas variaciones en las cotas. En el caso de que se determine que un vehículo de la misma marca y modelo que vaya por el procedimiento de libre elección tenga las mismas dimensiones (ej. hay un cambio de motorización) que un vehículo autorizado con disposiciones técnicas adicionales, se admite dicho vehículo siempre que cumpla con las disposiciones técnicas adicionales.

En todo caso no es objeto de modificación este artículo.

7.2.9 Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.

- **En relación al apartado 2. 4º) Justificar el desmontaje del taxímetro del vehículo sustituido.**

Este punto entendemos que está mal redactado, ya que si “lo cumplimos” una renovación se demoraría bastante en el tiempo, cuando con el procedimiento que se realiza actualmente se sustituye un vehículo prácticamente sin dejar de prestar de servicio.

Contestación: La redacción de este apartado se introdujo con la reforma de la ORT en 2017, sin que haya supuesto ningún impedimento en la continuidad de la prestación del servicio cuando se realiza la sustitución del taxi. El desmontaje del taxímetro es preciso acreditarlo, lo importante es flexibilizar el momento del procedimiento en el que se puede aportar para evitar la pérdida de días en los que se puede prestar servicio.

En la práctica, el documento que justifica el desmontaje del taxímetro puede presentarse, y muchos así lo están haciendo, el mismo día en el que se pasa la revisión presencial del vehículo con resultado favorable, procediendo inmediatamente a la expedición de la licencia en el consta el nuevo vehículo.

La información de detalle puede consultarse en la página web, en el apartado documentación.

<https://sede.madrid.es/sites/v/index.jsp?vgnextoid=89cef10922d68210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=23a99c5ffb020310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&rm=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

- **En el apartado 5, solicitamos ampliar el plazo de dos a tres meses el plazo de expedición de la tarjeta provisional por avería.**

Contestación: No es objeto de modificación de la Ordenanza.

- **Otras cuestiones en relación con este artículo:**

Desde las Asociaciones Representativas, se solicita una redacción que traslade “realmente” la libertad de elección de vehículo siempre que cumpla los requisitos mínimos que desde el regulador se determinen, y si existe un modelo que se ha presentado y superado el proceso de adscripción a la licencia municipal, que desde el Ayuntamiento no se solicite de nuevo toda la documentación al titular de licencia que desea adscribir ese mismo modelo y variante tales como informe de medidas, informe de industria con la certificación taquimétrica, etcétera. De tal manera que, si un taxista a nivel particular presenta un modelo para sustitución que no está recogido en los modelos autorizados por este Ayuntamiento, la documentación que presente este particular sirva para otro.

Contestación:

No se puede atender la solicitud, porque la verificación de los parámetros técnicos está vinculada a un número de bastidor y no es posible acreditar que los parámetros técnicos de un vehículo con un determinado número de bastidor son directamente aplicables a otro vehículo con un número de bastidor diferente, ya que la definición del significado de los dígitos del número de bastidor es una información propietaria del fabricante.

En el caso de la autorización de modelos, es el fabricante quien garantiza que un determinado conjunto de números de bastidor cumple unas determinadas condiciones técnicas. Incluso para el caso de un fabricante, si uno de los nuevos modelos del nuevo vehículo recibe una numeración de bastidor fuera de los conjuntos autorizados deberá autorizar el nuevo modelo y conjunto de números de bastidor con si de un nuevo modelo se tratara.

7.2.10 Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.

- **Solicitan eliminar los apartados 5 y 6, pues consideran que insertar estos datos en el tique de taxímetro obligaría con total seguridad a renovar los taxímetros.**

5. Las interrupciones provisionales del contador en los términos establecidos en el artículo 41 producirán el cambio simultáneo en la tarifa reflejada por el módulo luminoso, que deberá indicar dígito 0, salvo en los casos de contratación previa por plaza con pago individual.

6. El tique de la impresora para los servicios según taxímetro deberá contener los siguientes datos mínimos:

- a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.*
- b) Número y, en su caso, serie del tique.*
- c) Número de Licencia.*
- d) Número de identificación fiscal, así como nombre y apellidos completos del titular de la licencia.*
- e) Datos de identificación del cliente.*
- f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.*
- g) Origen y destino del viaje.*
- h) Distancia recorrida expresada en Km.*
- i) Detalle de la tarifa expresada en Euros con los siguientes datos: 1. Importe del servicio.*
- 2. Tarifas aplicadas.*
- 3. Detalle de suplementos.*
- 4. Cantidad total facturada con la expresión "IVA Incluido".*

Los datos establecidos en las letras e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.

Contestación: Estos datos ya se contemplan en la ORT de 2012.

- **Posibilidad de instalar el taxímetro en más sitios.**

Si nos ceñimos a la Ordenanza para el conjunto de taxímetros que NO son de espejo, se habilita el espacio sobre el salpicadero, entendemos que las marcas y fabricantes ofrecen otras opciones y configuraciones, como huecos porta gafas, apéndices que permiten a los taxímetros que no son de espejo buscarles otra ubicación próxima al techo, que permiten la correcta visualización de las tarifas que se aplican.

Contestación:

La ubicación exacta permitida del taxímetro, así como su procedimiento de instalación, vienen definidos en el protocolo de instalación del taxímetro que se presenta a la CAM, Puede ser en el hueco porta gafas, espejo etc... pero depende de las instrucciones de montaje.

7.2.11 Artículo 23.

Observación 1ª: Que abra la posibilidad de utilizar capillas imantadas, y modificar la posición de esta, a la derecha del conductor.

Contestación: La ordenanza define la ubicación del módulo tarifario, sus dimensiones y sus características. La sujeción del mismo al techo o sobre barra está definida en el protocolo de instalación del taxímetro, en el que el módulo tarifario aparece como un periférico más. Por tanto, por cuestiones de seguridad vial e integridad de la señal, no se considera incluir la posibilidad del imán con sistema de sujeción.

Observación 2ª: Solicitamos permitir a aquellos titulares que así lo requieran y la tecnología lo permita, configurar un aviso de socorro SOS en el luminoso o “capilla”. Permitir o habilitar en el anexo correspondiente al módulo luminoso, nuevas configuraciones, modificar la situación a la derecha del conductor, y permitir que el soporte sea imantado, adjuntamos imágenes de muestra. Siempre manteniendo la configuración de modulo verde, modulo con la palabra taxi, módulo de tarifas a aplicadas.

Contestación:

Entendemos que la capilla SOS, es un elemento que debería estar incluido en el Reglamento General de Vehículos, normativa en la que se define los tipos de luces permitidas, sus características técnicas, ubicación y color. En concreto, su artículo 15.2 prohíbe la instalación de luces intermitentes, y en el artículo 15.5 no permite la instalación de otras luces salvo las autorizadas.

Con independencia de lo anterior, tampoco se incluye en el Reglamento de transportes de la Comunidad de Madrid, por lo que no procede su regulación en la ordenanza

7.2.12 Artículo 28. El permiso municipal de conductor de autotaxi: obtención.

Acreditar no haber sido condenado por Delito de Naturaleza Sexual.

Contestación: En su documento se facilita un enlace

<https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/ciudadanos/tramites-gestiones-personales/certificado-delitos#:~:text=Es%20un%20certificado%20que%20permite,fecha%20en%20que%20son%20expedidos.>

Según información publicada en el enlace:

La Ley Orgánica 1/1996, de Protección Jurídica del Menor, modificada por la Ley 26/2015 y la Ley 45/2015, de voluntariado establece la obligación de que se aporten certificados negativos del Registro Central de Delincuentes Sexuales para todos los profesionales y voluntarios que trabajan en contacto habitual con menores.

*La Agencia Española de Protección de Datos en su informe 0401/2015 y en las respuestas a preguntas frecuentes interpreta que para considerar “trabajo habitual con menores”, es necesario que el puesto de trabajo implique por su propia naturaleza y esencia, un **contacto habitual con menores, siendo los menores los destinatarios principales del servicio prestado. No es por tanto necesario presentar el certificado en aquellas profesiones que, teniendo un contacto habitual con el público en general, entre los que pueden encontrarse menores de edad, no estén por su naturaleza exclusivamente destinados a un público menor de edad.***

Según la normativa citada, este certificado es el único que se expide para trabajar habitualmente con menores en España; no obstante, si requieren su presentación en otro país, puede ser apostillado o legalizado.

En consecuencia, además de las consideraciones indicadas en el punto 1.8 de este documento entendiéndose que la exigencia de *certificados negativos del Registro Central de Delincuentes Sexuales* afecta directamente al derecho a la intimidad del artículo 18 CE y al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 CE, solo puede exigirse en el marco que contempla la normativa estatal y cuya exigencia en la ORT puede determinar su nulidad.

7.2.13 Artículo 29 bis. Procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Contestación: Este artículo no es objeto de modificación, tan solo corrección de erratas.

Los requisitos físicos y psicofísicos son los que determina el propio Decreto autonómico y que recoge la ORT: “*No padecer enfermedad infecto-contagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de autotaxi, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o bebidas alcohólicas*”.

7.2.14 Artículo 48.2.: En los servicios que tengan origen o destino en el Aeropuerto Adolfo Suárez- Barajas se solicita que en lugar de “se establecerán” se indique “se podrán establecer” tarifas fijas.

Contestación: La introducción de la tarifa fija se considera un avance de garantía de transparencia en la prestación del servicio por lo que no hay previsión de suprimirla.

7.2.15 Artículo 51. Suprimir las tarifas en braille.

Contestación: Las tarifas en Braille no se pueden suprimir en su totalidad porque el Anexo VII 2.2.2, del Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, dispone que los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille.

7.2.16 Artículo 53.

Se solicita incluir:

Vomitara, ensuciar el vehículo con bebidas, etc. 100 € sanción al cliente.

Contestación Es una cuestión de responsabilidad por daños que normalmente se deriva a seguros por lo que no es materia objeto de regulación en esta ordenanza.

7.2.17 Artículo 54. Uniformidad, matizar y aclarar cómo y de qué manera.

Desde las Asociaciones se valora que sea vía resolución, en lo específico, tipo de vestimenta, calzado, así como colores. De un modo genérico por aclarar, no nos referimos a un uniforme estricto, en cuanto a que vistamos todos exactamente igual, indicaciones genéricas.

Contestación: se incluye la modificación en el artículo 54 letra c)

7.2.18 Los olvidos insértalos en el TX MAD, obligatoriamente, y dar un tiempo prudencial a que se reclame y si no hay respuesta llevarlo a objetos perdidos.

Contestación: Dentro de las funcionalidades de TXMAD, aplicación oficial del Ayuntamiento de Madrid, se encuentra la gestión de objetos perdidos que facilita el contacto directo entre viajeros que han dejado olvidado un objeto y el taxista (titular y conductor) para favorecer su recuperación. Dado que es una plataforma de acceso voluntario para los taxistas se estima que no proceda incorporar la obligación de su gestión por este medio.

7.2.19 Cuerpo de inspección del ayuntamiento.

Contestación: Nos remitimos a las consideraciones del punto 7.1.1 de este documento.

7.2.20 Artículo 58 hace referencia al 65 sin contenido. Modificar esta incorrección.

Contestación: Corrección ya incluida.

7.2.21 Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos.

Se solicita suprimirlo. De acuerdo en que el Permiso Municipal sea por puntos. Modificar o insertar lo que los técnicos normativos entiendan para alcanzar este acuerdo.

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción "...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.”

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, *“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”*.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiva el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

En cuanto a la creación de un permiso de conductor por puntos, El Ayuntamiento es competente para imponer sanciones conforme a la legislación de transporte. En concreto, el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, determina que la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normativa de transporte corresponde al titular de la licencia, tal y como se ha expuesto en el punto 1.2 anterior.

Por tanto, dado que los puntos se detraen al responsable de la infracción que de acuerdo con la legislación autonómica recae en el titular de la licencia de autotaxi, no procede realizar un permiso de conductor por puntos.

7.2.22 Disposición Transitoria. Régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos adscritos a las licencias.

Los vehículos con distintivo ambiental Cero emisiones que estén prestando servicio o que adscribieron a una licencia antes del 12 de abril de 2019, podrán superar la antigüedad prevista en el apartado 1 del artículo 16 hasta un máximo de 14 años. Errata la fecha correcta es 31 diciembre de 2020

Contestación: La normativa autonómica establece mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril una antigüedad máxima de 10 años a los vehículos, sin distinguir el tipo de vehículo, por ello tan solo

los que se hayan adscrito antes de su entrada en vigor podrán tener una antigüedad de 14 años por haberlo ya contemplado la ORT en 2017 y que ahora se suprime.

Por tanto, no procede la corrección

7.2.23 Anexo I.

Se propone la inclusión del párrafo siguiente:

Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse En caso de presentación de forma particular por el titular de la licencia

a) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.

b) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.

c) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

Que se permita a la sustitución de los particulares la misma flexibilización de los fabricantes.

Contestación: En los casos de Libre Elección, contemplados en el artículo 20 de la Ordenanza, existe la posibilidad de admitir holguras siempre y cuando el modelo en cuestión hubiera estado autorizado con anterioridad, siempre que el vehículo se someta a las disposiciones técnicas elaboradas para la autorización del modelo al que corresponda.

7.2.24 Anexo II.

Modificarlo, para que los módulos luminosos se adapten a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como posición, lado derecho del conductor, y se permita usar una base imantada.

Contestación La ordenanza se limita a definir la ubicación del módulo tarifario, sus dimensiones y sus características. La sujeción del mismo al techo o sobre barra está definida en el protocolo de instalación del taxímetro, en el que el módulo tarifario aparece como un periférico más.

Hay que evitar que se pierda la uniformidad actual de la flota que describe la ordenanza.

7.2.25 Definiciones de vehículo adaptado. Incluir otro apartado

C. Incluir otra denominación de los vehículos adaptados, asientos extraíbles, etc....

Incluir la posibilidad de otras transformaciones, ya que en la sociedad existen otras necesidades de adaptación, tal como viene recogida, en el texto de esta ordenanza con las personas con discapacidad auditiva, etc.

Contestación: La definición de taxi adaptado viene recogida en el RD1544/2007 (vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar en el mismo una persona en su propia silla de ruedas). Concepto que se ha trasladado hasta la ordenanza actual con la definición de eurotaxi. Un eurotaxi es un taxi que cumple esta normativa y es sobre esta normativa en la que se establecen los cupos de número mínimo de licencias.

Independientemente de esto, puede haber otras adaptaciones para mejorar la accesibilidad, que no tienen que ver con el concepto de eurotaxi de la normativa.

Las innovaciones de otras transformaciones son mejoras técnicas que no suponen que el vehículo se considere un vehículo adaptado.

8 Federación Profesional del Taxi

8.1 Observaciones previas.

Esta Asociación plantea la suspensión de la regulación de las cuestiones del Decreto 35/2019 recurridas ante la jurisdicción contencioso – administrativa por lo que solicitan una aclaración clara y meridiana de este Área delegada de Gobierno de es una modificación parcial de la Ordenanza, o una nueva redacción de esta.

La redacción que se nos ofrece, bajo nuestro punto de vista es una “liberalización” encubierta, utilizando la excusa el servicio de euro taxi, creando diferencias entre licencias homogéneas e iguales tal como indican las sentencias del Tribunal Superior de Justicia en la impugnación de la actual Ordenanza Reguladora 564/2017 ...” **tratar de forma igual a los diferentes, sino de forma diferente a los iguales.” ...**

En cuanto al régimen especial de los eurotaxi, dada la experiencia, debe incluir la “obligación” de prestar ese servicio, dado que las entidades de intermediación, ni los usuarios que requieren un vehículo de estas características se utilizan para “otros” servicios.

En el contencioso planteado contra el Decreto 35/2019, esta Asociación se opone frontalmente al planteamiento recogido en este texto “Ordenanza del Taxi-Texto V8.2” en los parámetros definidos como:

- Tarifas máximas
- Taxi Compartido
- Liberalización del servicio vía vehículos Euro taxi.

Que este ayuntamiento solicite a modo de estadísticas el registro sobre el control horario de los trabajadores asalariados que el RD 8/2019 así como la directiva europea 2003/88 para transmitir la seguridad de que en el colectivo del taxi, se cumplen todas las normas laborales y permitir que se incremente el número personas que deseen trabajar en el colectivo una vez cumplan con los requisitos y pruebas de aptitud requeridas por este ayuntamiento, y así ofrecer unas garantías máximas a los posibles aspirantes de que la elección de trabajar en un taxi, frente a otros actores y ofertantes laborales es la mejor opción.

Así mismo “pinchar” o “conectar” varios vehículos auto taxi para que vuelquen datos estadísticos y tener una muestra suficiente sobre el estado de demanda del servicio, tiempo de ocupación,

kilómetros en vacío, kilómetros ocupados, etc. y no tener que acudir a valoraciones subjetivas de las asociaciones o representantes sectoriales en cuanto al nivel 4 de servicio para habilitar refuerzos o restringirlos y así tomar decisiones de manera automática con datos efectivos.

Por último, entramos a valorar las denominaciones que desde este Ayuntamiento se realizan en cuanto a definición de los servicios:

- Servicios previamente contratados.
- Servicio directamente contratado.

Asimilar una denominación que “otros actores” utilizan para dar por sentado que es “legal” la operativa de las plataformas que utilizan VTC, con la denominación “Servicio previamente contratado” no nos parece procedente, según la sentencia y doctrina del Tribunal Supremo, existen tres segmentos de contratación para el Taxi, esto es:

- En la Vía pública en circulación.
- En la Vía pública, en paradas habilitadas para ello.
- Servicios telemáticos.

Esta Asociación se niega a denominar los servicios “telemáticos” como servicios previamente contratados, entendemos que la denominación más eficiente es la que proponemos.

- Servicio Telemático, y dentro de esta categoría:
 - o Inmediato.
 - o Con Hora recogida.

Y para los servicios demandados en la vía pública:

- Servicio en Vía Pública, y dentro de esta categoría:
 - o A demanda en circulación.
 - o En Paradas o puntos habilitados a tal efecto.

Contestación:

No podemos aceptar la argumentación de que el Decreto 35/2019 está recurrido. Hasta donde conocemos no se ha producido una suspensión cautelar del mismo, por lo que su aplicación es inmediata. Todo esto sin perjuicio de la adaptación normativa que hay que realizar una vez se dicte sentencia.

Este texto es una modificación parcial de adaptación e incorporación de mejoras de simplificación administrativa, medioambientales, accesibilidad, modernización del sector.

Respecto a la presunta creación de desigualdades entre las licencias:

- La sentencia 564/2017, de 17 de julio no se pronuncia sobre el Eurotaxi en esta materia, pues ya se había resuelto en la 566/2014.
- La sentencia TSJ de Madrid 566/2014, de 28 noviembre indica expresamente que los beneficios del Régimen Especial de Eurotaxi (impugnado por la AMT en la ORT 2014) no conculca el principio de igualdad, pues la sentencia indica expresamente que *“En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la potenciación de la existencia de*

vehículos Eurotaxi y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado”

Respecto a la obligación de prestación de este servicio no se puede ir contra lo dispuesto en el Real Decreto 74/2005 pues dice expresamente “**Los vehículos adaptados, de acuerdo a la normativa vigente en materia de accesibilidad, prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario pero no exclusivo, por lo que, al objeto de poder dar servicio a otro tipo de usuarios, podrán disponer en el espacio destinado a la silla de ruedas de todos los asientos que conforman su capacidad**”.

La negativa a la prestación del servicio es una infracción grave prevista en el artículo 19 d) de LTCM.

En lo relativo a las definiciones se ha seguido la nomenclatura propuesta por la Comunidad de Madrid en relación a la precontratación, precio cerrado y contratación por plaza con pago individual.

Los servicios telemáticos son servicios previamente contratados. La idea de servicio previo no está en la inmediatez del servicio sino en el medio o canal utilizado.

Los servicios telemáticos son servicios previamente contratados. La idea de servicio previo no está en la inmediatez del servicio sino en el medio o canal utilizado.

El concepto de servicio previamente contratado está claro y lo ofrece el artículo 45 Decreto 74/2005: *El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radio-taxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo.* Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos. Por tanto, este concepto de “telemático” como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

La categoría de servicio precontratado es una novedad en derecho mercantil. Desde el punto de vista mercantil, el equivalente a la precontratación es la contratación a distancia. Se denominan contratos celebrados a distancia a aquellos contratos celebrados con los consumidores y usuarios en el marco de una actividad empresarial, sin la presencia física simultánea de los contratantes, siempre que la oferta y aceptación se realicen de forma exclusiva a través de una técnica cualquiera de comunicación a distancia y dentro de un sistema de contratación a distancia organizado por el empresario.

Este contrato está hoy regulado en el Título III, del Libro II del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (en adelante, LGDCU).

8.2 Propuestas de modificación de artículos

- Artículo 1 bis Definiciones

Observación 1ª: Incluir la posibilidad de otras transformaciones, ya que en la sociedad existen otras necesidades de adaptación, tal como viene recogida, en el texto de esta ordenanza con las personas con discapacidad auditiva, etc.

Contestación: La definición de taxi adaptado se recoge en el RD1544/07 (vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar en el mismo una persona en su propia silla de ruedas). Concepto que se ha trasladado hasta la ordenanza actual con la definición de eurotaxi. Un Eurotaxi es un taxi que cumple esta normativa y es sobre esta normativa en la que se establecen los cupos de número mínimo de licencias. Independientemente de esto, puede haber otras adaptaciones para mejorar la accesibilidad, que no tienen que ver con el concepto de eurotaxi de la normativa.

Las innovaciones de otras transformaciones son mejoras técnicas que no suponen que el vehículo se considere un vehículo adaptado.

Observación 2ª En cuanto a las “Formas de contratación” se propone:

2. Forma de contratación:

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

a. Servicios con hora de recogida

b. Servicio inmediato

b) Servicio directamente contratado Servicio en vía pública: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi.

Contestación: Utilizar la denominación que otros actores utilizan para definir “nuestro servicio” no nos parece procedente, de ahí que usemos otra definición, los servicios son telemáticos, en el ámbito de petición a radioemisoras APP, teléfono, correo etc., y dentro de esa acepción, son inmediatos, o con hora de recogida.

En los servicios a demanda directa, pueden ser en la calle o en paradas.

Observación 3ª En cuanto a las “modalidades de fijación del precio del servicio”: Entendemos y nos reiteramos en la resolución de este ayuntamiento Resolución 315603 con no. 2018/0089359 con fecha 23 de octubre de 2018. En cuanto al apartado B de este punto 3.

Contestación: La observación se realiza a la versión “Ordenanza del Taxi-Texto V8.2” que no se corresponde con el anteproyecto de modificación remitido para informe, en el que ya se ha realizado una revisión general de las definiciones.

Observación 4ª. Por lo que respecta a la Modos de contratación del servicio se reitera en no habilitar el “taxi con pago individual”, y abogando por determinar tarifas fijas en determinados desplazamientos y horarios, tal como se plantean en las propuestas realizadas a este ayuntamiento.

Contestación: La observación se realiza a la versión “Ordenanza del Taxi-Texto V8.2” que no se corresponde con el anteproyecto de modificación remitido para informe, en el que ya se ha realizado una revisión general de las definiciones.

- **Artículo 1.ter. Condiciones de prestación del servicio**

Nos mantenemos en el cambio de denominación sobre la forma de contratación que debe modificarse según definición del Tribunal Supremo.

Contestación: Este artículo 1 ter no está incluido en el anteproyecto de modificación remitido a informe cuyo contenido con variaciones y revisado está incluido en los artículos 39 y los nuevos 39 bis y ter. En todo caso, respecto a la propuesta ya analizada anteriormente se reitera la contestación: Los servicios telemáticos son servicios previamente contratados. La idea de servicio previo no está en la inmediatez del servicio sino en el medio o canal utilizado.

El concepto de servicio previamente contratado está claro y lo ofrece el artículo 45 Decreto 74/2005: *El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radio-taxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo.* Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos.

Este concepto de “telemático” como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

- **Artículos 3 y 4**

Se solicita la eliminación de las personas jurídicas como titulares de licencias de autotaxi.

Contestación: Está incluido en la reforma del RTCM que es objeto de inclusión en este anteproyecto por lo que no se puede suprimir.

- **Artículo 6. Otorgamiento de nuevas licencias.**

Se solicita introducir las limitaciones cuantitativas en la emisión de licencias en la Ordenanza

Contestación: Ya definidas en el RTCM desde el 2005 a quien corresponde su establecimiento en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte urbano, por lo que no se precisa su inclusión.

- **Artículo 7 Limitaciones en la transmisión de la licencia.**

Se propone un apartado 6 “Si se transmite, que en 2 años no se pueda transmitir, y si se ha transmitido que no se pueda adquirir, tal como indica el reglamento del Taxi”.

Contestación: Respecto las prohibiciones son las contenidas en el Decreto de la Comunidad de Madrid. Respecto a las limitaciones de transmisión, no se deben imponer limitaciones arbitrarias en la transferencia de licencias.

- **Artículo 17. Características de los vehículos**

Observación 1ª: Se solicita estudiar la posibilidad de un tintado antitérmico con un grado o porcentaje que permita la visión del interior del vehículo.

Observación 2ª: Se propone la eliminación del extintor.

Contestación: Solo se incluye en el anteproyecto de modificación el apartado 2º de este artículo en relación con el número de plazas. No obstante, se informa:

a) Lunas tintadas: El Decreto de la CAM impide la posibilidad de lunas tintadas.

Para vehículos autotaxi el artículo 23.c de Decreto 74/2015, establece que las “Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo.... Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario”

Para los vehículos eurotaxi, el punto 4.2 UNE 26494:2014 indica que “La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida.”

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tintar (transmisión >70%). No existe término medio, un tintado p.e. de 40%.

b) Extintor de incendios: su obligación se recoge en el artículo 23 g) Decreto 74/2005.

- **Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.**

Se propone incluir una antigüedad máxima del vehículo sustituto para evitar sustituciones con vehículos antiguos.

Contestación: La modificación de la ORT se adapta al RTCM, que a su vez, se remite a lo que disponga la regulación del Estado sobre la VT para evitar futuras contradicciones: 1 vehículo con 2 autorizaciones, la VT y la licencia, no pueden tener criterios de antigüedad mínima diferentes cuando se ha de realizar la sustitución. EL Decreto autonómico no modifica el criterio: sigue siendo 2 años.

- **Artículo 21 Vehículos Eurotaxi**

Propone incluir un nuevo apartado: *“El ayuntamiento verificara que los vehículos euro taxis cumplen los requisitos técnicos a instancias propias y de los intermediadores de servicios sobre roturas o averías en los dispositivos y elementos de dichos vehículos, rampas etc....”*.

Contestación Con la campaña eurotaxi, se llama a inspección extraordinaria de oficio a aproximadamente 150 eurotaxi al año, y se les revisa los elementos propios de eurotaxi (escalón, rampa, asidero, respaldo...), independientemente de las que además se citan por denuncia de policía o reclamaciones de ciudadanos. Por tanto, no se considera necesario esta inclusión.

- **Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios**

Observación 1ª: La Federación solicita incluir un apartado 3, para garantizar y asegurar el servicio de “Precio Cerrado” tal como indica la resolución 315603 con N°.2018/0089359.

“3. En el caso de contratación con tarifa precio cerrado, el taxi deberá disponer de un taxímetro con la capacidad de recibir el importe acordado con el pasajero de forma segura y con firma digital para poder mostrar dicho importe en la pantalla, indicar la tarifa oportuna en el módulo luminoso e imprimir el tique correspondiente. Si la precontratación con precio cerrado es para reservar plazas individuales, en el taxímetro se mostrará el importe correspondiente al trayecto resultante de la combinación de todos los trayectos compartidos, y el taxista podrá emitir tiques de pago parciales que abonará cada pasajero, siendo el total de estos pagos parciales el importe mostrado en el taxímetro”.

Contestación: El taxímetro está regulado por normativa de metrología europea y estatal, por lo que no se pueden exigir funciones adicionales. Cuando se implantó el control horario, no se pudo exigir que se hiciera en el taxímetro, admitiéndose soluciones externas.

Desde el punto de vista del Ayuntamiento de Madrid sería una mejora muy importante:

- Mayor control.
- Reducción de los costes de inyección de tarifas.
- Control del funcionamiento del precio cerrado

Observación 2ª: En el apartado 4, siempre que lo permita la autoridad competente insertar el taxímetro en el hueco o espacio que se habilite, sin necesidad que el taxímetro sea de espejo.

El taxímetro se situará en la parte delantera del interior de la carrocería, de forma que en todo momento resulte clara, visible y cómoda para los viajeros la lectura de los valores que tienen que ser exhibidos. Que se permita su instalación en huecos o posiciones diferentes, si el fabricante/industria lo permita. Ej. taxímetros de espejo

Contestación: La ubicación exacta permitida y su instalación viene definida en el protocolo de instalación del taxímetro que el fabricante presenta a la CAM, y puede ser en el hueco porta gafas, espejo... depende de las instrucciones de montaje. Por tanto, no procede la modificación propuesta.

Observación 3ª: Se proponer utilizar “precio cerrado” en lugar de “precio cerrado máximo”.

Contestación: Se modifica la redacción, ya incluida en un nuevo artículo 22 bis del anteproyecto de modificación del que se ha solicitado informe.

Observación 4ª: En el apartado 10, definir claramente si la carencia de 5 minutos en el encendido es en el primer encendido de la jornada o en todos, ya que actualmente existen diferencias.

Contestación: Actualmente tarda 5 minutos tanto en el encendido inicial como en el intermedio. Es un mecanismo de seguridad para evitar encendidos y apagados repetidos del taxímetro por lo que no se acepta la propuesta.

Observación 5ª: Se solicita aclaración sobre la obligación de la instalación del bucle magnético

Contestación: La instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en una disposición transitoria.

- **Artículo 23. Módulo luminoso.**

Se solicita modificar el color o insertar el amarillo o blanco en el apartado b) y estudiar otros módulos luminosos que existen en el mercado cuya disposición no está en el centro de la parte frontal, si no que están insertados con barra específica sin necesidad de taladros en el lado derecho frontal del vehículo.

Contestación: El artículo 23 no es objeto de modificación por lo que no procede su valoración.

- **Artículo 25. Pinturas, distintivos y adhesivos.**

Se plantea realizar un concurso de ideas para realizar un cambio de imagen manteniendo la esencia.

Contestación: El artículo 25 no está incluido en el anteproyecto de modificación de la ordenanza.

- **Artículo 26. Publicidad.**

Solicitamos autorizar la inserción de pantallas electrónicas en las puertas traseras, que permitan insertar publicidad, así como anuncios o información relativa a Madrid, y la información a los ciudadanos.

Contestación: Este tipo de instalación es una reforma del vehículo, la 8.52. El art. 15.5 prohíbe la instalación de dispositivos luminosos, luego la instalación de pantallas LED que puedan proyectar luz, deben ser consideradas dentro de esta prohibición. Por tanto, se rechaza en aplicación de normativa técnica.

- **Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi**

Solicitar un certificado de no haber sido condenado por delitos de naturaleza sexual, del mismo modo que se exige en otros ámbitos como el de cuidadores infantiles, profesores, y que viene avalado por la normativa del Estado, ya que en ocasiones los menores pueden viajar sin acompañante adulto en los vehículos autotaxi.

Contestación: El Certificado de Delitos de Naturaleza Sexual es emitido por el Ministerio de Justicia que permite acreditar la carencia o existencia de delitos de naturaleza sexual que constan en el Registro Central de Delincuentes Sexuales en la fecha en que son expedidos.

La Ley Orgánica 1/1996, de Protección Jurídica del Menor, modificada por la Ley 26/2015 y la Ley 45/2015, de voluntariado establece la obligación de que se aporten certificados negativos del Registro Central de Delincuentes Sexuales para todos los profesionales y voluntarios que trabajan en contacto habitual con menores.

La Agencia Española de Protección de Datos en su informe 0401/2015 y en las respuestas a preguntas frecuentes interpreta que para considerar “trabajo habitual con menores”, es necesario que el puesto de trabajo implique por su propia naturaleza y esencia, un contacto habitual con menores, siendo los menores los destinatarios principales del servicio prestado. No es por tanto necesario presentar el certificado en aquellas profesiones que, teniendo un contacto habitual con el público en general, entre los que pueden encontrarse menores de edad, no estén por su naturaleza exclusivamente destinados a un público menor de edad.

En consecuencia, no procede acceder a la propuesta.

- **Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.**

Solicita ampliar y modificar la prueba de acceso con contenidos en relación con atención al cliente, y que por parte del ayuntamiento se organice un temario específico sobre la prueba de la obtención del permiso municipal.

Contestación: Los contenidos de la prueba para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi trata de verificar el conocimiento de las materias específicamente relacionadas con la prestación del servicio de transporte que incluyen el medio físico, régimen tarifario y marco jurídico.

Como parte del compromiso del Ayuntamiento de Madrid en la calidad del servicio del taxi y en la formación de profesionales del sector, se ha elaborado un documento que contiene una serie de recomendaciones dirigidas a los conductores/as de taxi para la mejora de la atención a colectivos específicos y recientemente se ha publicado Hoja de apoyo a la comunicación para usuarios de taxi con dificultad en el habla. Por ello, no se considera preciso incluir en la prueba contenidos de atención al público.

- **Artículo 29. Revisión permisos municipales.**

En relación con la posibilidad en los siguientes apartados de modificar la legislación actual sobre el permiso municipal, la no renovación del mismo, así como como la devolución de aquellos permisos que no han podido renovarse por cualquier circunstancia, nos parece un retroceso en la garantía que se ofrece a los usuarios, y perdemos un elemento diferenciador y positivo respecto a otros actores, donde los estudios que manejamos nos indican que los ciudadanos aprecian ampliamente la profesionalidad de nuestro colectivo, volvemos a la precarización del sector.

Contestación: Para la revisión del permiso, introducido en la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, se exigía una serie de requisitos, algunos de los cuales han ido desapareciendo:

-La autorización BTP, suprimido. Ahora solo exigible el permiso de conducción de la clase B.

-La inexistencia de antecedentes penales, eliminado tras la declaración de nulidad del artículo 29.2 c) y 29.5 d) bis de la Ordenanza, mediante la Sentencia TSJ de Madrid 830/2017, 23 de noviembre.

-Por otro lado, ha de considerarse la modificación del Reglamento autonómico mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que elimina el trámite de renovación del permiso para quienes no hayan ejercido de forma habitual la profesión de conductor, que se estaba exigiendo en la revisión del permiso prevista en la Ordenanza vigente. Siendo ambos trámites diferentes, (renovación y revisión), lo cierto es que este requisito deja de tener virtualidad y significado cierto, por lo que también se considera apropiado su supresión, a efectos de evitar posibles contradicciones con la regulación autonómica.

En consecuencia, la revisión queda reducida a la acreditación de aptitudes físicas y psicofísicas (ya contemplando en la revisión del permiso de la clase B por la normativa de tráfico, cuya posesión se mantiene) quedando un trámite muy desnaturalizado, motivo por el cual se procede a su eliminación. Además, la acreditación de requisitos físicos y psicofísicos no garantiza la profesionalidad o precariedad del servicio.

La conveniencia de su no mantenimiento se basa además en los datos de denegación del permiso desde su puesta en funcionamiento en 2013 hasta el 2019.

Total revisiones (2013-2019) 23.723

Denegaciones	Número	Porcentaje
Fuera de plazo	80	0,34 %
Caducidad y archivo	11	0,05 %
Certificado médico	15	0,06 %
Antecedentes penales	182	0,77 %
Habitualidad	1.118	4,71 %
BTP	16	0,07 %
Total	1422	6 %

- **Artículo 31. Tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.**

Introducir en la ordenanza la necesidad de que la tarjeta de identificador de conductor contenga una foto de forma obligatoria.

Contestación: En el anteproyecto de modificación de la ordenanza cuyo informe se ha solicitado ya está incluido la fotografía como obligatoria.

- **Artículo 32. Requisitos para la expedición (Tarjetas de identificación de conductor).**

Solicita que los conductores “autónomos Colaboradores” tengan una diferenciación de los “Conductores a tiempo Completo” otro color de la tarjeta identificativa ya que el régimen de la seguridad social de estos conductores es distinto al de los conductores adscritos al régimen general de la Seguridad Social. También, se solicita la supresión de las tarjetas múltiples, esto es que con una tarjeta se pueda prestar servicio en varios vehículos.

Contestación: Los tipos de tarjeta no constituye contenido de la ordenanza, cuya diferenciación se basa en el color. Por lo que esta petición no es objeto de la ordenanza.

- **Artículo 37. Régimen general de descanso**

Observación 1ª: Se solicita incluir la siguiente redacción del apartado 1 b).

- 1. Las licencias cuyos ordinales terminen en número par, descansarán los sábados y domingos de las semanas impares.*
- 2. Las licencias cuyos ordinales terminen en número impar, descansarán los sábados y domingos de las semanas pares.*
- 3. Se habilitará un refuerzo entre las 00:00 y las 08:00 horas del domingo.*

Por tanto, se propone la libranza un fin de semana completo e incorporar el refuerzo del domingo de 0 a 8 horas.

Contestación

Consultada a las Asociaciones representativas de titulares de licencias no existe consenso suficiente.

El refuerzo puede establecerse mediante resolución del órgano competente de acuerdo con lo establecido en el apartado 2º de este artículo 37, por lo que no es necesario su inclusión en la ordenanza.

Observación 2ª: Se propone incorporar un nuevo apartado que permita reducciones del servicio:

El órgano municipal competente podrá establecer excepciones de carácter puntual para fechas concretas por razón de conciliación familiar, medio ambiente, baja demanda, velar por la rentabilidad de explotación y cualquier otro de naturaleza excepcional en el que se prevea una menor demanda del servicio de autotaxi. Las excepciones de carácter puntual podrán establecerse indistintamente para todas las licencias de autotaxi o exclusivamente para las licencias de autotaxi que tengan adscrito un vehículo euro taxi.

Contestación: El anteproyecto de modificación cuyo informe se ha solicitado ya incluye un nuevo apartado 5 para reducir el servicio ante situaciones de baja demanda acreditadas.

- **Artículo 38 bis. Régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi.**

No se entiende los deseos liberalizadores en este ámbito, si el número de euro taxis descendiesen se podrían habilitar nuevos concursos, según la sentencia del TSJ, sobre la ordenanza de 2012, no puede haber distinción entre iguales, y se produce una distinción en cuanto a los recursos económicos de los titulares de licencia a la hora de acceder a dichos vehículos. Solicita mantener la redacción actual.

Contestación:

Con el fin de incrementar la flota de eurotaxi para facilitar la autonomía personal y social y favorecer los desplazamientos de las personas que precisan una silla de ruedas, en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% de la flota efectiva de taxis sea eurotaxi, y, tras la modificación de la ORT en el año 2014, se aprueban la I y II convocatorias de Régimen especial de eurotaxi, que ha permitido incrementar la flota de eurotaxi hasta superar el límite legal.

En la actualidad se dispone de 564 eurotaxi, de los cuales 536 pertenecen al régimen especial.

Tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años, permitiendo a los beneficiarios llevar publicidad en el portón trasero del vehículo y prestar servicio todos los días de la semana al estar excepcionados del régimen de descanso.

Con ocasión de la actual reforma de la ORT resulta conveniente estudiar las diferentes opciones, y la solución convenida ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un eurotaxi, sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida. Esta solución motiva la supresión del régimen especial de eurotaxi con una modificación del artículo 38 bis y una eliminación del artículo 38 ter.

Por otro lado, la sentencia que indican no se pronunció sobre este asunto, fue la del TSJ de 28 de noviembre de 2014, que claramente determinó que no es contraria al principio de igualdad.

- **Artículo 39 bis. Contratación**

Se solicita la eliminación de la contratación por plaza con pago individual por los argumentos ya expuestos.

Contestación: la contratación por plaza es una posibilidad por 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, por lo que se considera necesaria su regulación por motivos de oportunidad.

- **Artículo 43 Facilidades a la circulación**

Solicitan que se excluya la mención “especialmente a los eurotaxi” de medidas de ordenación que favorezcan específicamente su circulación en la ciudad frente al resto de vehículos autotaxi (permitir giros prohibidos al tráfico general, accesos a zonas restringidas al tráfico, etc.

Contestación: Este artículo 43 no está incluido en el anteproyecto de modificación de la ordenanza cuyo informe se ha solicitado.

- **Artículo 44 Abandono transitorio del vehículo**

Se oponen a la diferenciación de las medidas de circulación para eurotaxi.

Contestación: Este artículo 44 no está incluido en el anteproyecto de modificación de la ordenanza cuyo informe se ha solicitado.

- **Artículo 49. Paradas.**

Solicitan la Eliminación de paradas exclusivas de eurotaxi y eléctricos puros

Contestación: Este artículo 49 no está incluido en el anteproyecto de modificación de la ordenanza cuyo informe se ha solicitado.

- **Artículo 51. Documentación a bordo del vehículo**

Se propone incluir:

K) Hojas de registro sobre control horario de los conductores adscritos a la licencia.

L) Certificado de desinfección anual.

Solicita en base al Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo, hojas de registro de la jornada laboral, en base al criterio del Tribunal de la Unión Europea, el objetivo esencial que persigue la Directiva 2003/88, que consiste en garantizar una protección eficaz de las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores y una mejor protección de su seguridad y de su salud", solo puede alcanzarse si los Estados Miembros velan porque el efecto útil de estos derechos quede completamente asegurado.

Esta información se solicitará también en la Revista Administrativa ordinaria Anual, a modo de estadística, para obtener información sobre el estado de servicio de los conductores asalariados y obtener datos empíricos sobre la necesidad real del número de conductores, no para limitar.

Asimismo, incluir el apartado L.

Contestación:

-Hojas de registro de control horario: En el marco de las competencias atribuidas a los municipios por la Ley 20/98, de 27 de noviembre, en materia de ordenación de los servicios urbanos de transporte, le corresponde la definición del régimen de descanso y duración máxima diaria de prestación del servicio, a cuyo efecto responden los artículos 37 y 38 de la ordenanza. Por tanto, dentro de las competencias municipales de ordenación y organización del servicio, se refiere

exclusivamente a las licencias de autotaxi y no a la jornada laboral de los conductores, y, en ningún caso obliga a que las licencias tengan que prestar el máximo de horas establecido, ni a que se tenga que prestar con un único conductor cuando cumplen el horario máximo diario. El Ayuntamiento ordena y regula licencias de autotaxi pero no la jornada de los conductores: organiza los períodos de descanso de las licencias para garantizar la prestación del servicio de transporte.

Resulta importante recordar que la prestación del servicio de taxi requiere de una autorización administrativa, esto es de una licencia de autotaxi, pero al ser un negocio privado, como en cualquier actividad empresarial, el titular de la licencia ha de disponer de la autonomía económica y empresarial y la capacidad de organizar su empresa y sus trabajadores, cumpliendo en todo caso la normativa que resulte de aplicación en materia laboral y de Seguridad Social.

La relación que se establece entre un conductor asalariado y el titular de una licencia de autotaxi se rige por el contrato laboral que hayan pactado sujeto a la normativa laboral y de Seguridad Social, de competencia exclusiva del Estado, y al correspondiente convenio colectivo, cuyo incumplimiento en cuanto a jornada de trabajo y vacaciones puede reclamarse en la instancia estatal competente, quedando fuera de esfera competencial de los Municipios.

En consecuencia, no proceda la exigencia de la hoja de registro de control horario en el marco de las competencias municipales asignadas

-Certificado de desinfección anual: Es obligación de los titulares de licencia de autotaxi mantener el vehículo en condiciones de seguridad e higiene por lo que no resulta preciso añadir este certificado de desinfección anual como documento a portar en el vehículo durante la prestación del servicio.

- **Artículo 54 Obligaciones de los conductores**

Observación 1ª: Se propone introducir:

e) Uniformidad en la vestimenta, camisa, polo azul celeste, pantalón azul marino, zapato oscuro, jersey azul marino, chaleco/ chaqueta azul marino, tal como en muchas emisoras y compañeros lo visten en su día a día.

Contestación: se elimina la obligación del color azul marino y se permite cualquier color oscuro.

Observación 2ª: Obligación de utilización de TXMAD como medio para comunicar objetos perdidos. Se propone introducir:

m) Revisar el interior del vehículo al finalizar cada servicio para comprobar si el usuario ha olvidado alguna de sus pertenencias en el mismo. En este caso, y si no pueden devolverlas en el acto, deberán depositarlas en la Oficina de Objetos Perdidos. Insertar el olvido en la aplicación TXMAD

Contestación: Dentro de las funcionalidades de TXMAD, aplicación oficial del Ayuntamiento de Madrid, se encuentra la gestión de objetos perdidos que facilita el contacto directo entre viajeros

que han dejado olvidado un objeto y el taxista (titular y conductor) para favorecer su recuperación. Dado que es una plataforma de acceso voluntario para los taxistas se estima que no proceda incorporar la obligación de su gestión por este medio.

- **Artículo 56. Revisión administrativa**

Se solicita retomar la revista anual ordinaria de manera presencial e incluir entre los documentos que se solicitan las hojas de registro de control horario de los conductores asalariados adscritos a las licencias municipales.

Contestación: La revista ordinaria es una comprobación administrativa de cumplimiento de condiciones y requisitos que han de cumplir las licencias de autotaxi a cuyo efecto se solicita la documentación correspondiente por lo que precisa ninguna presencialidad ni del vehículo ni del conductor.

La revisión presencial anual de todos los vehículos autotaxi implica una carga adicional a los titulares de licencia que no resulta proporcionada ni necesaria. Cuestión diferente, son las revisiones extraordinarias, previstas en el artículo 57, orientadas, no solo a una comprobación administrativa de las licencias, sino también presencial del vehículo a efectos de comprobar el estado, condiciones y elementos obligatorios del vehículo. En aplicación de esta previsión se realizan campañas de control y verificación presencial.

Por otro lado, las hojas de registro de control horario se enmarcan en las competencias de inspección en materia laboral, pues las competencias municipales se orientan a la ordenación de las licencias y no de la jornada de trabajo de los conductores asalariados. Se ordenan licencias y no cumplimiento de contratos de trabajo.

En consecuencia, no procede incluir la propuesta.

- **Artículo 70 Licencia por puntos.**

Solicita sustituir licencia de autotaxi por puntos por permiso de conductor por puntos.

Contestación: La licencia por puntos se basa en un régimen sancionador que la normativa autonómica de transporte vincula como responsable al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor, por lo que legalmente no es viable llevar a cabo el sistema por puntos propuesto.

- **Nueva disposición adicional**

Propone incluir una regulación del tiempo de precontratación de VTC

En ejercicio de la habilitación a los Entes locales establecida en la Disposición Adicional Primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, se

establece el tiempo mínimo de precontratación de los servicios en 60 minutos cuando el servicio tenga su origen y destino dentro del término municipal de Madrid.

Contestación: De acuerdo con el artículo 1 de la Ordenanza Reguladora del Taxi constituye su objeto “regular el régimen jurídico aplicable al servicio de taxi prestado al amparo de las licencias de autotaxi de la ciudad de Madrid”. Por tanto, su regulación no puede extenderse a la definición de las condiciones de prestación del servicio de las autorizaciones VTC, cuyo alcance en todo caso, queda incluido en el ámbito de las competencias de la Comunidad de Madrid.

- **Disposición transitoria primera. Permisos municipales de conductor de autotaxi.**

Se solicita la supresión del régimen transitorio propuesto.

Contestación

La eliminación por el RTCM de la renovación de los permisos de conductor y de los requisitos de revisión tiene como consecuencia lógica la recuperación de los permisos ya otorgados de conductor de autotaxi, sin necesidad de volver a examinarse. Por tanto, para evitar dudas interpretativas se incluye de manera expresa en la modificación.

- **Disposición transitoria segunda. Régimen especial de eurotaxi.**

Se solicita su supresión.

Contestación: La posibilidad de que los eurotaxi beneficiarios del régimen especial de acuerdo con la I y II convocatoria puedan seguir disfrutando de la exención de régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo hasta agotar la antigüedad del vehículo y no cuando finalice la respectiva convocatoria, es una medida de acción positiva para favorecer la disponibilidad de eurotaxi a favor de la accesibilidad en el transporte. En consecuencia, se mantiene esta disposición transitoria.

- **Adaptación de las cuestiones técnicas de los autotaxi**

A parte de estas cuestiones que proponemos, adaptar las especificaciones técnicas de los vehículos auto taxi, al Reglamento general de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, ya que en muchas ocasiones la Ordenanza Municipal autoriza algunos preceptos, que se sancionan en dicho Reglamento General de Vehículos, lanzando al colectivo la incertidumbre de que normativa es la que deben cumplir. Por ejemplo, placas SP, cartel de indicación de estado Libre u Ocupado con Leds, etc...

Contestación EL objeto de la Ordenanza Reguladora del Taxi es regular el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi dentro de las competencias asignadas por la Comunidad de Madrid en materia de gestión, ordenación, inspección y sanción, sin que puedan incorporarse regulaciones que se opongan o contradigan a la normativa autonómica ni cuestiones de la competencia de otros

órganos. Por tanto las cuestiones referentes a la palca SP o cartel leds de Libre/ocupado no son objeto de regulación en la Ordenanza.

- **Artículo 71. Licencia por puntos.**

Se propone, por la Administración, un sistema sancionador denominado por puntos, a cierta semejanza fonética con el sistema del permiso de conducir, además, ligándolo a la titularidad de la licencia. A nuestro modo de ver, en todo caso, se debiera ligar a el Permiso Municipal de Auto taxi. Por todo ello, debería efectuarse a través de normas con rango legal

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción “...*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.*”

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, “*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*”.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiva el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

En cuanto a la creación de un permiso de conductor por puntos, El Ayuntamiento es competente para imponer sanciones conforme a la legislación de transporte. En concreto, el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, determina que la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normativa de transporte corresponde al titular de la licencia, tal y como se ha expuesto en el punto 1.2 anterior.

Por tanto, dado que los puntos se detraen al responsable de la infracción que de acuerdo con la legislación autonómica recae en el titular de la licencia de autotaxi, no procede realizar un permiso de conductor por puntos.

9 Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid

- **Artículo 7 Transmisión de licencias.**

Se considera contrario a derecho la obligación del titular de la licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles.

Y ello, porque no existe norma con rango legal que fije la obligatoriedad de la inscripción de cargas en dicho Registro. A los efectos de cargas deber ser el registro municipal el que sirva para acreditar las cargas que judicial o administrativamente existiesen siendo de oficio la comprobación por el órgano municipal de dicha inexistencia con carácter previo a la transmisión, y ello, sin perjuicio, de las inscripciones de cargas en otros registros ajenos al control municipal.

Contestación: El Registro municipal de licencias de autotaxi es público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, y tiene un carácter puramente administrativo de forma que los datos que figuran en él no prejuzgan cuestiones de propiedad, cumplimiento de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil puedan suscitarse respecto de las licencias de autotaxi.

En cambio, el Registro de Bienes Muebles es un registro llevado por los registradores de la Propiedad y Mercantiles, bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, que tiene por objeto la publicidad de la propiedad y de las cargas y gravámenes sobre bienes muebles, así como las condiciones generales de la contratación.

Por tanto, vista la funcionalidad del Registro de Bienes Muebles y a efectos de garantizar derechos de terceros y proteger a los adquirentes de las licencias, se considera adecuado incorporar el requisito de inexistencia de cargas y gravámenes del Registro de Bienes Muebles.

- **Artículo 16. Requisitos en relación con el artículo 21 Eurotaxi**

Se suprime el diésel en vehículos eurotaxi, lo cual no tiene justificación, máxime si tenemos en cuenta cuatro cuestiones esenciales:

- a) El número de estos vehículos en relación al número total de taxis
- b) La aplicación de esta ordenanza a la totalidad de municipios que integran el APC
- c) La previsión del artículo 195 en relación con la disposición transitoria segunda de la Ordenanza de Movilidad Sostenible

Contestación: la supresión de vehículos diésel se ha venido realizando de forma progresiva en las sucesivas Ordenanzas Reguladoras del Taxi y Ordenanzas de Movilidad Sostenible.

De hecho, la posibilidad de adscribir vehículos diésel como Eurotaxi era una excepción a la regla general motivada por la falta de modelos ECO en el momento de aprobación de la Ordenanza. En la actualidad se considera que la oferta de modelos es suficiente y, en consecuencia, se elimina esta excepción.

- **Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios**

Observación 1ª: Sobre el bucle magnético no figura en la memoria económica el coste y mantenimiento de dicho instrumento ni datos estadísticos que configuren la necesidad de dicho instrumento en la totalidad de la flota. No debe ser exigido a la totalidad de la flota al no ser proporcional debiendo limitarse únicamente a los eurotaxi.

Contestación: La instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Se incluye la información en la MAIN en el apartado 6.7.2.5 Justificación de la oportunidad de la implantación del bucle magnético.

- **Artículo 28 Permiso municipal de conductor de autotaxi**

Observación 1ª: El apartado 2 a) no procede el conocimiento del medio físico en la redacción dada al utilizarse por profesionales y particulares en el siglo XXI los navegadores y demás elementos técnicos,

Contestación: El artículo 31. 1 del RTCM especifica entre los requisitos para obtener el permiso, que el interesado debe acreditar: “c) *Que conoce perfectamente la ciudad, sus alrededores y paseos, la ubicación de oficinas públicas, centros oficiales, hoteles principales y lugares de ocio y esparcimiento de masas y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino*”. Este requisito se concreta en la ordenanza con la acreditación del conocimiento del medio físico previsto

en el apartado a) del artículo 28.2 a). Por tanto, no es posible excluir este requisito de la ordenanza para la obtención del permiso, sin perjuicio de que durante la prestación del servicio se utilicen navegadores.

Observación 2ª: Debe fijarse más exámenes para la obtención del permiso.

Contestación: Esta cuestión no es objeto de la ordenanza dado que se refiere a la periodicidad de celebración del examen, que siempre se realiza a demanda, atendiendo la totalidad de las solicitudes de examen que se recibe.

- **Artículo 31. La tarjeta de identificación de conductor**

No resulta justificado la exigencia que figure el horario en la tarjeta a tiempo parcial, pudiera no ser el mismo todos los días.

Contestación: El horario que consta en la tarjeta es el que se fija en el contrato de trabajo por lo que no procede su eliminación.

- **Artículo 37. Régimen general de descanso.**

No considera justificado la limitación de la actividad a pares e impares ni qué documento e informes se consideran para su limitación. a este respecto que cada unidad de taxi tiene una forma de prestación y ganancias diferentes, debiendo tenerse en cuenta la contratación de trabajadores asalariados, lo cual limitaría su contratación y fomentaría los despidos.

Contestación: En el ejercicio de las competencias de ordenación atribuidas a los municipios por la Comunidad de Madrid (artículo 4 de la LTCM y artículo 41), el Ayuntamiento establece reglas de organización del servicio con sujeción a la legislación laboral y de Seguridad Social.

Por tanto, ante una situación acreditada de disminución de la demanda superior al 50 %, se pretende, con carácter excepcional, garantizar la prestación del servicio, ajustando la oferta mediante un sistema par e impar, por plazos de duración mensual, prorrogables. En consecuencia, se mantiene la redacción del anteproyecto.

10 Asociación Madrileña del Taxi

- **Consideración inicial:**

Echa en falta informe consultivo del anteproyecto a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencias

Contestación:

No es un informe preceptivo. Podrán presentar alegaciones en el trámite de información pública.

- **Artículo 2 Título competencial.**

Debe modificarse toda vez que la remisión al artículo 25.2 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, es errónea, que fue nuevamente redactado por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, dejando únicamente la competencia en los municipios en el transporte colectivo.

Contestación:

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de transporte urbano, protección del medio ambiente urbano y en materia de protección de los derechos de consumidores, al amparo de la habilitación contenida en la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM).

En materia de **transporte**, la propuesta normativa cumple la atribución competencial municipal prevista en el artículo 4.1 de la ley 20/1998, de 27 de diciembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al atribuir a los municipios la competencia *“para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales”*.

En cuanto a la **protección de la contaminación atmosférica**, el artículo 25.2 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, reconoce a los Municipios competencias propias. En el ámbito de actuaciones municipales, la propuesta normativa mantiene los requisitos de clasificación medioambiental previstos en la ORT de 2012, en la modificación de 2017, incluyendo en el artículo 16 la obligación de Eco y cero emisiones a todos los taxis, como los eurotaxi.

Por lo que respecta a **la protección de consumidores**, en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, se incluye matizaciones en cuanto a derechos y obligaciones y condiciones de prestación del servicio, como garantía de los derechos de los viajeros.

Por tanto, el artículo 25.2 b) es aplicable y no procede su supresión.

- **Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia.**

Considera que la prohibición de las comunidades de bienes no puedan ser titulares de licencias contradice el artículo 49, en relación con el artículo 54 del TFUE, al impedir a las sociedades civiles los mismos derechos que al resto de sociedades.

Contestación: La sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio, resuelve el recurso de casación interpuesto por la Asociación Madrileña del Taxi contra la sentencia TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, que estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo núm. 75/2013 interpuesto contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, determina que los artículos impugnados son conformes a los principios de la LGUM: artículo 4 (requisitos para ser titular de licencia).

Por lo tanto, dado el pronunciamiento judicial citado y la regulación del RTCM (artículo 10. 1 b), que se refiere a personas físicas y jurídicas, no se acepta la propuesta.

- **Artículo 7 Transmisión**

Se considera contrario a derecho la obligación del titular de la licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición según consta en el Registro de Bienes Muebles porque no existe norma con rango legal que fije la obligatoriedad de inscripción de cargas en dicho registro, siendo el Registro municipal de Licencias el que sirva para acreditar las cargas que judicial o administrativamente existiesen, siendo de oficio su comprobación por el órgano municipal de dicha comprobación, sin perjuicio de las inscripciones de cargas en otros registros ajenos al control municipal.

Contestación: El Registro municipal de licencias de autotaxi es público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, y tiene un carácter puramente administrativo de forma que los datos que figuran en él no prejuzgan cuestiones de propiedad, cumplimiento de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil puedan suscitarse respecto de las licencias de autotaxi.

En cambio, el Registro de Bienes Muebles es un registro llevado por los registradores de la Propiedad y Mercantiles, bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, que tiene por objeto la publicidad de la propiedad y de las cargas y gravámenes sobre bienes muebles, así como las condiciones generales de la contratación.

Por tanto, vista la funcionalidad del Registro de Bienes Muebles y a efectos de garantizar derechos de terceros y proteger a los adquirentes de las licencias, se considera adecuado incorporar el requisito de inexistencia de cargas y gravámenes del Registro de Bienes Muebles.

- **Artículo 14 Extinción.**

La amortización de las licencias debe quedar sometida a las normas europeas, nacionales y autonómicas. Con informe consultivo de las CNMC, toda vez que si la amortización va ligada a la utilización de fondos públicos exista control sobre los mismos, y de existir obligaciones a titulares de las licencias en la participación de dicha amortización tenga la cobertura legal suficiente que impida infracción de sus derechos individuales y de libertad de empresa, así como de competencia, y máxime cuando no existe intervención municipal ni autonómica sobre precios de transmisión de las licencias con la excepción del derecho de tanteo y retracto si se tienen conductores asalariados al momento de la transmisión.

Contestación: El Decreto 74/2005 establece en su artículo 8 limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, tanto de máximos estableciendo el número máximo de licencias a otorgar por cada municipio en función de volúmenes de población, como de mínimos, permitiendo que cada municipio pueda acordar cupos o contingentes específicos inferiores en el marco de un plan de ordenación del sector que contemple la amortización de parte de las existentes o se aprueban normas limitativas a su plena utilización.

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del Decreto 74/2005, añade:

“Asimismo, en los casos en que las circunstancias existentes entre la oferta y la demanda de los servicios de transporte público de viajeros en vehículo de turismo lo aconsejen al existir un desequilibrio entre ambas, los municipios podrán establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi, de forma que quede garantizada la prestación de este tipo de servicios para los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores.”

El rescate de las licencias se refiere a la posibilidad de aprobar planes de amortización en los términos previstos por el Decreto 35/2019, que, al implicar la extinción de la licencia, se había incluido como modificación de este artículo 14 de la ordenanza. Dado que el marco regulador del Decreto contempla la posibilidad de aprobar planes de amortización, como instrumento de planificación de ordenación del sector, se considera finalmente eliminar del anteproyecto de modificación este artículo 14.

Artículo 16. Requisitos en relación con el artículo 21 Eurotaxi

Se suprime el diésel en vehículos eurotaxi, lo cual no tiene justificación, máxime si tenemos en cuenta cuatro cuestiones esenciales:

- a) El número de estos vehículos en relación al número total de taxis
- b) La aplicación de esta ordenanza a la totalidad de municipios que integran el APC
- c) La previsión del artículo 195 en relación con la disposición transitoria segunda de la Ordenanza de Movilidad Sostenible

Contestación: la supresión de vehículos diésel se ha venido realizando de forma progresiva en las sucesivas Ordenanzas Reguladoras del Taxi y Ordenanzas de Movilidad Sostenible.

De hecho, la posibilidad de adscribir vehículos diésel como Eurotaxi era una excepción a la regla general motivada por la falta de modelos ECO en el momento de aprobación de la Ordenanza. En la actualidad se considera que la oferta de modelos es suficiente y, en consecuencia, se elimina esta excepción.

- **Artículo 17 Características.**

Solicita lunas tintadas antitérmicas con un grado que permita la visión del interior del vehículo.

Contestación: El Decreto de la CAM impide la posibilidad de lunas tintadas.

Para vehículos autotaxi el artículo 23.c de Decreto 74/2015, establece que las “Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo.... Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario”

Para los vehículos eurotaxi, el punto 4.2 UNE 26494:2014 indica que “La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida.”

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tinter (transmisión >70%). No existe término medio, un tinterado p.e. de 40%.

- **Artículo 20 Procedimiento de adscripción de vehículos.**

El apartado 2 a) 3º indica que “no rebasar la antigüedad del vehículo sustituido, o en otro caso, no superar la antigüedad de dos años”. Este precepto contradice el artículo 29 RTCM.

Contestación: No existe tal contradicción porque el RTCM se remite a la normativa estatal, en concreto al artículo 43 f) de la Orden sobre autorizaciones de transporte interurbano (VT) de 4 de febrero de 1994 (en su redacción operada por la Orden de 20 de febrero de 2019) que establece un plazo de 2 años.

El criterio no es contradictorio y es el mismo que ahora se está aplicando.

Artículo 22 Elementos mínimos obligatorios

Observación 1ª: Sobre el bucle magnético no figura en la memoria económica el coste y mantenimiento de dicho instrumento ni datos estadísticos que configuren la necesidad de dicho instrumento en la totalidad de la flota. No debe ser exigido a la totalidad de la flota al no ser proporcional debiendo limitarse únicamente a los eurotaxi.

Contestación: La instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Se incluye la información en la MAIN en el apartado 6.7.2.5 Justificación de la oportunidad de la implantación del bucle magnético.

Observación 2ª: La exigencia de los totalizadores solo podrá ser exigido con ocasión del cambio tarifario con el fin de evitar el desprecintado del taxímetro.

Contestación: Este apartado no contempla modificación alguna con respecto a la redacción actual prevista en la ordenanza desde su entrada en vigor en 2012, en el que, por otro lado, claramente se especifica que se refiere a datos para cuya obtención no es preciso desprecintar el taxímetro.

Observación 3ª: No procede la redacción del artículo sobre el sistema tarifario luminoso al no tener competencia el municipio ni las Comunidades Autónomas sobre dicha cuestión conforme al artículo 149.1.21 de la Constitución, en relación con la sentencia TC 59/85.

Contestación: El artículo 149 1.ª 21 determina que el Estado tiene competencia exclusiva sobre Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. El taxi al tratarse de un transporte eminentemente urbano es de la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas que lo hayan asumido a través de sus Estatutos de Autonomía (sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional). Por tanto, no es aplicable al sistema tarifario.

- **Artículo 28 Permiso municipal de conductor de autotaxi**

Observación 1ª: El apartado 2 a) no procede el conocimiento del medio físico en la redacción dada al utilizarse por profesionales y particulares en el siglo XXI los navegadores y demás elementos técnicos,

Contestación: El artículo 31. 1 del RTCM especifica, entre los requisitos para obtener el permiso, que el interesado debe acreditar: “c) *Que conoce perfectamente la ciudad, sus alrededores y paseos, la ubicación de oficinas públicas, centros oficiales, hoteles principales y lugares de ocio y esparcimiento de masas y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino*”. Este requisito se concreta en la ordenanza con la acreditación del conocimiento del medio físico previsto en el apartado a) del artículo 28.2 a). Por tanto, no es posible excluir este requisito de la ordenanza para la obtención del permiso, sin perjuicio de que durante la prestación del servicio se utilicen navegadores.

Observación 2ª: Debe fijarse 4 exámenes semanales con el fin de evitar la insuficiencia de conductores.

Contestación: Esta cuestión no es objeto de la ordenanza dado que se refiere a la periodicidad de celebración del examen, que siempre se realiza a demanda, atendiendo la totalidad de las solicitudes de examen que se recibe.

- **Artículo 31. La tarjeta de identificación de conductor.**

Solicita la eliminación del color de las tarjetas resultando contrario al artículo 5 LGUM.

Contestación: esta cuestión no se regula en la ordenanza por lo que no procede su valoración. En cualquier caso, se informa que el color de las tarjetas no implica requisito o carga alguna para los interesados por lo que no resulta de aplicación la LGUM.

- **Artículo 37. Régimen general de descanso.**

No considera justificado la limitación de la actividad a pares e impares ni qué documento e informes se consideran para su limitación. a este respecto que cada unidad de taxi tiene una forma de prestación y ganancias diferentes, debiendo tenerse en cuenta la contratación de trabajadores asalariados, lo cual limitaría su contratación y fomentaría los despidos.

Contestación: En el ejercicio de las competencias de ordenación atribuidas a los municipios por la Comunidad de Madrid (artículo 4 de la LTCM y artículo 41), el Ayuntamiento establece reglas de organización del servicio con sujeción a la legislación laboral y de Seguridad Social.

Por tanto, ante una situación acreditada de disminución de la demanda superior al 50 %, se pretende, con carácter excepcional, garantizar la prestación del servicio, ajustando la oferta mediante un sistema par e impar, por plazos de duración mensual, prorrogables. En consecuencia, se mantiene la redacción del anteproyecto.

- **Artículo 51 Documentación a bordo del vehículo.**

Observación 1ª. Debería suprimirse el apartado c) en los términos explicados en el anterior artículo 31 (tarjeta de identificación de conductor).

Contestación: La tarjeta de identificación de conductor, como su nombre especifica, es un documento que permite la identificación a quien está prestando un servicio de taxi, mediante el cual se garantiza el alta en el régimen de la Seguridad Social y, además, tratándose de asalariados, que tiene contrato de trabajo, dado que son requisitos de expedición. De esta forma, de manera visual, como garantía de cumplimiento de las obligaciones en materia de normativa laboral y como garantía de prestación del servicio ante los consumidores, se debe mostrar en lugar visible. Por tanto, no procede la supresión de la obligación de llevar la tarjeta durante la prestación del servicio.

Observación 2ª: Debe suprimirse el apartado e) si la contratación es a través de radioemisora o telemática, ya que la prestación se realiza a través de una intermediaria que es con el que contrata con el usuario directamente, estando reconocidos sus derechos con dicho sistema.

Contestación: Las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa en materia de consumo, es exigible por el 42.1 e) del RTCM, por lo que procede su supresión.

- **Artículos 70 y 71 Licencia por puntos.**

Cualquier medida de restricción de derechos del sistema punitivo español debe efectuarse por normal con rango legal por lo que la creación de un procedimiento sancionador específico puntual por infracciones y sanciones en materia de taxi no resulta acorde a derecho.

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción “...*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.*”

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos, pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, “*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”.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiviza el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

11 Élite Taxi.

- **Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia**

Observación 1ª: Nos gustaría que se añadiera a la definición de vehículo autotaxi la que dio la Sala Tercera Tribunal Supremo en su Sentencia de 4 de junio de 2018 del Tribunal Supremo (STS 1913/2018) donde declara en su FUNDAMENTO DE DERECHO SEXTO lo siguiente: *...” Así, el conjunto de requisitos y limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio del taxi en su concepción tradicional y que se mantiene en la actualidad como un servicio de interés general.” ...*

Contestación: La naturaleza jurídica del taxi está claramente definida pues como ya se expuso en el informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto 74/2005, de 28 de julio:

“El servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos,

limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

Por tanto, entendemos que la calificación del Tribunal Supremo en el contexto de la norma está referido a un servicio público impropio, pues se trata en realidad de una actividad privada de interés general, no siendo necesario su inclusión en la modificación de la ordenanza.

Observación 2ª: También solicitamos la modificación del tercer punto, puesto que entendemos que no podemos establecer una tarifa con precio cerrado a priori, porque sería ir en contra de todos los acuerdos a los que llegamos en las distintas reuniones con ustedes donde se intentaba fijar un precio máximo cerrado para otorgar de seguridad a los usuarios.

si finalmente se establece un precio cerrado como un modo habitual de contratación del servicio, el taxímetro dejaría de tener sentido como tal.

Contestación: Según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, *“en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”.*

En consecuencia, no se acepta la propuesta.

- **Artículo 6. Otorgamiento de nuevas licencias**

Observación 1ª: Consideramos muy peligrosa la entrada de la persona jurídica, a pesar de que sabemos que hay que adaptar el reglamento del taxi a esta Ordenanza Municipal.

Contestación: La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplado en la reforma del RTC efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Observación 2ª: En la redacción del primer punto, donde dice...” *No podrán otorgarse las licencias de forma conjunta a más de una persona ni podrán ser titulares de las mismas las comunidades de bienes*” ..., queremos añadir el compromiso del Ayuntamiento de que supervise este otorgamiento de licencias de forma directa, para evitar el posible fraude de ley que algunos titulares puedan cometer en la adquisición de licencias.

Contestación: El Ayuntamiento de Madrid vela por el cumplimiento de los requisitos de prestación del servicio del taxi previstos en la normativa autonómica y municipal, por lo que no es preciso añadir un compromiso específico para garantizar su cumplimiento.

Observación 3ª: La obligación de tener equipo informático en el punto e), la consideramos absurda y fuera de toda lógica, puesto que cualquier titular de licencia puede acceder telemáticamente a todos los servicios a través de sus gestorías.

Contestación: Es una exigencia del RTCM por lo que no procede su eliminación.

Observación 3ª: Añadir un apartado 5. *“En los casos en que las circunstancias existentes entre la oferta y la demanda de los servicios de transporte público de viajeros en vehículo de turismo lo aconsejen, el ente municipal competente podrá establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi, de forma que quede garantizada la prestación de este tipo de servicios para los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores”.*

Contestación: EL RTCM ya establece esta posibilidad por lo que no es preciso su incorporación en el anteproyecto de modificación.

- **Artículo 7. Transmisión.**

Según se establece en el Decreto 74/2005 de 28 de Julio por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de transportes de la CAM, en su Art. 17.2º: *“La persona que transmita una licencia municipal de autotaxi no podrá volver a obtener ninguna otra, en el mismo o en diferente municipio, hasta transcurridos dos años.”*..., por lo tanto, pedimos que se vuelva a introducir esta condición tal cual está redactada en el Reglamento en la nueva Ordenanza Municipal del Taxi y no se retire de la Ordenanza Municipal del Taxi, a pesar de que en el nuevo borrador nos remite al Reglamento del Taxi.

- c) *No haber transmitido una licencia de autotaxi en el plazo que determine la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo*

Contestación: Dado que es un requisito específico que determina el RTCM, no es preciso su incorporación en el anteproyecto de modificación.

- **Artículo 9 Supuesto de fallecimiento del titular**

Nos gustaría incluir que se permita que los herederos nombren a una persona que sea el interlocutor con el ayuntamiento, para facilitar los trámites administrativos y que se pueda mantener la explotación de la licencia ya sea mediante la persona designada por los herederos, o bien mediante conductores asalariados. Se dan casos, (pocos, afortunadamente) en los que el titular no tiene realizado testamento, y sus herederos hasta que se solventan los trámites administrativos, se quedan en situación de desamparo, esto es fallecimiento repentino de un titular con pareja e hijos a su cargo, y no pueden contratar ni realizar actos administrativos para continuar con la explotación de la licencia.

Contestación: La prestación del servicio se entiende referida a la titularidad de la licencia que en el caso de fallecimiento del titular, hasta que se adjudica la herencia, la ORT permite una titularidad

(inscripción) provisional a favor de uno de los herederos a efectos de garantizar la explotación de la licencia, no siendo factible que dicha titularidad se asuma por un conductor.

Esta titularidad provisional a nombre de uno de los herederos permitir la explotación de la licencia y no impide, y de hecho así se materializa en la práctica, que se contrate conductores para el ejercicio de la actividad de conductor.

- **Artículo 10 Registro Municipal de Licencias**

Observación: Consideramos más que necesario que se incluya en este Registro las infracciones cometidas por los conductores asalariados que han trabajado, o trabajan, determinadas licencias para un mayor control de los mismos.

Contestación: El artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que *la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.*

Incidiendo en este mismo asunto, el artículo 57 del 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 de la Comunidad de Madrid, en su apartado 2 indica que *la responsabilidad administrativa se exigirá al titular de la licencia sin perjuicio de que éstos puedan deducir las acciones que resulten legalmente procedentes contra los/las conductores/as u otras personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.*

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de la obligación de prestar servicio público en condiciones de calidad y continuidad, mientras que el asalariado concurre a prestarlo por cuenta y en nombre del titular de la licencia y en cualquiera de las modalidades que permita la legislación laboral, habiendo declarado el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sentencia 2-10-2008, Sección 2ª, rec. 960/2008) que conforme a la redacción del artículo 57 del Decreto 74/2005, “sólo a los titulares personas físicas de la licencia municipal de autotaxi se pueden imponer las sanciones por infracciones cometidas en el transporte del taxi, sin perjuicio de las responsabilidades que dichos titulares puedan exigir a los eventuales conductores que materialmente hubieran cometido la infracción”.

La Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales en su artículo 27. Tratamiento de datos relativos a infracciones y sanciones administrativas, establece en su apartado 1 letra b que “Que el tratamiento se limite a los datos estrictamente necesarios para la finalidad perseguida por aquel”. En su apartado 2, indica que “Cuando no se cumpla alguna de las condiciones previstas en el apartado anterior, los tratamientos de datos referidos a infracciones y sanciones administrativas habrán de contar con el consentimiento del interesado o estar autorizados por una norma con rango de ley, en la que se regularán, en su caso, garantías adicionales para los derechos y libertades de los afectados.”

Los tribunales han negado de forma repetida la condición de terceros a personas no vinculadas directamente con la infracción. Esta condición de interesado no puede reconocerse al público en general con la inclusión de datos de sanciones en un registro público.

Actualmente el Registro municipal de licencias de autotaxi incluye la inscripción de los titulares de permiso municipal de conductor de autotaxi, pero considerando que carecen de responsabilidad sancionadora de acuerdo con la normativa expuesta, no está justificado legalmente la incorporación de las infracciones en los términos solicitados.

- **Artículo 14. Extinción**

Queremos mantener el Art. 14º con la redacción anterior o adecuar la nueva redacción al Art. 18.1.c) del Reglamento del Taxi, puesto que entendemos que el párrafo que en el proyecto de modificación se introduce en el Artículo 14.º c) es más adecuada en el art. 6º. otorgamiento de nuevas licencias.

Contestación: El Decreto 74/2005 establece en su artículo 8 limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, tanto de máximos estableciendo el número máximo de licencias a otorgar por cada municipio en función de volúmenes de población, como de mínimos, permitiendo que cada municipio pueda acordar cupos o contingentes específicos inferiores en el marco de un plan de ordenación del sector que contemple la amortización de parte de las existentes o se aprueban normas limitativas a su plena utilización.

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del Decreto 74/2005, añade:

“Asimismo, en los casos en que las circunstancias existentes entre la oferta y la demanda de los servicios de transporte público de viajeros en vehículo de turismo lo aconsejen al existir un desequilibrio entre ambas, los municipios podrán establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi, de forma que quede garantizada la prestación de este tipo de servicios para los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores.”

El rescate de las licencias se refiere a la posibilidad de aprobar planes de amortización en los términos previstos por el Decreto 35/2019, que al implicar la extinción de la licencia, se había incluido como modificación de este artículo 14 de la ordenanza. Dado que el marco regulador del Decreto contempla la posibilidad de aprobar planes de amortización, como instrumento de planificación de ordenación del sector, se considera finalmente eliminar del anteproyecto de modificación este artículo 14.

- **Artículo 17 Características**

Queremos introducir las lunas tintadas, en un grado que permitan mantener la visibilidad interior, puesto que en el verano estaría más protegido del calor el habitáculo interior y podemos proteger de este modo la intimidad de los usuarios.

Contestación: El Decreto de la CAM impide la posibilidad de lunas tintadas.

Para vehículos autotaxi el artículo 23 c) de Decreto 74/2015, establece que las “Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo.... Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario”

Para los vehículos eurotaxi, el punto 4.2 UNE 26494:2014 indica que “La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida.”

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tinter (transmisión >70%). No existe término medio, un tintado p.e. de 40%.

Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios

Observación 1ª: No estamos de acuerdo en suministrar información relativa a los totalizadores de nuestros taxímetros en la forma en la que está redactada la modificación, puesto que no especifica qué datos son los susceptibles de ser exigidos por el Ayuntamiento cuando habla de ...” cualesquiera” Consideramos que es una redacción muy ambigua y que no tiene justificación alguna.

Contestación: Este apartado no contempla modificación alguna con respecto a la redacción actual prevista en la ordenanza desde su entrada en vigor en 2012, en el que, por otro lado, claramente se especifica que se refiere a datos para cuya obtención no es preciso desprecintar el taxímetro.

Observación 2ª: En cuanto al bucle magnético, no estamos de acuerdo en la obligatoriedad del bucle magnético en los taxis. Estos sistemas sólo están implantados en determinados audífonos, para personas usuarias de una prótesis auditiva (audífono/implante), ni siquiera lo poseen todas las personas con dificultad auditiva y su función es simplemente evitar reverberaciones, ruido ambiente o conversaciones cercanas, para conseguir un sonido más nítido. Por todo ello consideramos que la implantación del bucle magnético debe ser recomendable, pero nunca obligatorio.

Contestación: La instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las

instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

- **Artículo 22 bis.**

No estamos de acuerdo en la contratación por plaza con pago individual por motivos que expondremos más adelante, y, por lo tanto, el punto 4º no tendría sentido.

Asimismo, queremos modificar la expresión “precio cerrado”, por “precio máximo cerrado”, que es el acuerdo al que se llegó con las asociaciones para garantizar seguridad y transparencia en las tarifas a los usuarios. consideramos que los taxistas debemos aplicar un precio máximo cerrado, ya que las tarifas fijas sólo están reconocidas en traslados al aeropuerto, y que el desarrollo de nuestro servicio se debe hacer siempre mediante taxímetro.

Contestación: Según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, *“en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”*.

En consecuencia, no se acepta la propuesta.

- **Artículo 23. Módulo luminoso**

Observación 1ª: Solicitamos del Ayuntamiento la autorización para poder tener, de forma voluntaria, el módulo luminoso fijado mediante IMANES, y de ese modo poder quitarlo en caso de que no estemos prestando servicio. Este sistema se utiliza en otras ciudades, y además de la sencillez en su instalación, permite mantener la estética en determinados vehículos (véase el modelo Tesla) que no pueden anclar en su techo de manera fija el módulo luminoso.

Contestación: La ordenanza se limita a definir la ubicación del módulo tarifario, sus dimensiones y sus características. La sujeción del mismo al techo o sobre barra está definida en el protocolo de instalación del taxímetro, en el que el módulo tarifario aparece como un periférico más. Por tanto, por cuestiones de seguridad vial e integridad de la señal, no se considera incluir la posibilidad del imán con sistema de sujeción.

Observación 2ª: También queremos seguir insistiendo en introducir la posibilidad del sistema de emergencia SOS en las capillas, como ya está autorizado en otros municipios, y de este modo evitar situaciones de peligro para los profesionales del Taxi.

Contestación: Entendemos que la capilla SOS, es un elemento que debería estar incluido en el Reglamento General de Vehículos, normativa en la que se define los tipos de luces permitidas, sus características técnicas, ubicación y color. En concreto, su artículo 15.2 prohíbe la instalación de luces intermitentes, y en el artículo 15.5 no permite la instalación de otras luces salvo las autorizadas.

Con independencia de lo anterior, tampoco se incluye en el Reglamento de transportes de la Comunidad de Madrid, por lo que no procede su regulación en la ordenanza.

- **Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi**

Observación 1ª: Hicimos observaciones porque estábamos de acuerdo en la propuesta del Ayuntamiento para eliminar el punto 4º del artículo en vigor, donde se señalaba la obligatoriedad de acreditar un mínimo de 12 meses trabajados en los últimos 5 años para seguir estando en posesión del Permiso Municipal de Conductor de Autotaxi, pero creemos imprescindible la implantación de algún curso de reciclaje en caso de que hayan transcurrido un tiempo sin estar prestando servicio.

Contestación:

Para la revisión del permiso, introducido en la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, se exigía una serie de requisitos, algunos de los cuales han ido desapareciendo:

- La autorización BTP, suprimido. Ahora solo exigible el permiso de conducción de la clase B.
- La inexistencia de antecedentes penales, eliminado tras la declaración de nulidad del artículo 29.2 c) y 29.5 d) bis de la Ordenanza, mediante la Sentencia TSJ de Madrid 830/2017, 23 de noviembre.
- Por otro lado, ha de considerarse la modificación del Reglamento autonómico mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que elimina el trámite de renovación del permiso para quienes no hayan ejercido de forma habitual la profesión de conductor, que se estaba exigiendo en la revisión del permiso prevista en la ordenanza vigente. Siendo ambos trámites diferentes, (renovación y revisión), lo cierto es que este requisito deja de tener virtualidad y significado cierto, por lo que también se considera apropiado su supresión, a efectos de evitar posibles contradicciones con la regulación autonómica.

En consecuencia, la revisión queda reducida a la acreditación de aptitudes físicas y psicofísicas (ya contemplando en la revisión del permiso de la clase B por la normativa de tráfico, cuya posesión se mantiene) quedando un trámite muy desnaturalizado, motivo por el cual se procede a su eliminación sin que esté justificado la necesidad de realizar un curso de reciclaje, no previsto en la normativa autonómica por lo que no se considera su inclusión.

Observación 2ª: Solicitamos que se clarifiquen los requisitos físicos y psicofísicos que hay que cumplir.

Contestación: Los requisitos físicos y psicofísicos son los que determina el Reglamento autonómico en su artículo 31.1 c), que la ordenanza reproduce.

Observación 3ª: Solicita que se aumenten el número de convocatorias en las que los aspirantes se puedan presentar al examen convocado por el Ayuntamiento de Madrid de los dos actuales, a cinco.

Contestación: Esta cuestión no es objeto de la ordenanza dado que se refiere a la periodicidad de celebración del examen, que siempre se realiza a demanda, atendiendo la totalidad de las solicitudes de examen que se recibe.

- **Artículo 29 bis. Extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi**

Hay un error en el proyecto de modificación. Se dice que *...” en el apartado 11.a) del artículo 29. bis se sustituye el artículo “29.2” por “28”, ...* Y en realidad no es en el 11.a), sino que es en el 11 a secas. También han olvidado en el Art. 29 bis 5. d) eliminar la referencia a los antecedentes penales.

Contestación: Se corrige la observación formulada.

- **Artículo 30. Devolución.**

En el proyecto de modificación hay un error donde dicen que se modifica la letra c), pero luego en el texto la letra modificada es la b).

Contestación: La letra que se modifica la letra c).

- **Artículo 31. Tarjeta de identificación de conductor.**

Observación 1ª: Puesto que en el Proyecto de modificación se elimina la obligatoriedad de incluir el número del permiso en la tarjeta de identificación, así como su fecha de validez y otros datos de vital relevancia como la matrícula y la licencia a la que está adscrito ese conductor, queremos que se siga manteniendo esa obligación de poner al menos matrícula y licencia.

Contestación:

La Tarjeta de identificación de conductor se concede por el Ayuntamiento una vez acreditado y comprobado el cumplimiento de requisitos: para titulares de licencia que conducen un taxi el alta en el régimen especial de autónomos, y, para asalariados, contrato de trabajo y alta en la Seguridad

Social. En las tarjetas consta una serie de datos: nombre y apellidos, número y fecha de validez del PM, matrícula/s y número de licencia/s, modalidad de contratación (a tiempo completo o parcial). De los datos previstos se valora la eliminación de la matrícula por diferentes motivos:

- Es un documento identificativo obligatorio para garantizar el cumplimiento de obligaciones laborales y de Seguridad Social.
- Cada conductor asalariado es contratado para trabajar en la licencia/s de las que sea titular el empresario que le contrata; cada licencia tiene adscrito un único turismo matriculado y cada vehículo está identificado en el exterior del vehículo con el número de licencia. Es decir, apareciendo en la TIC el número de licencia no es necesario que también figure la matrícula.
- En cada sustitución de taxi, el taxista solicita una nueva tarjeta para simplemente anotar el número de matrícula en la misma, siendo que no han cambiado las obligaciones sociales y laborales ni la licencia/s para las que trabaja el conductor, lo cual implica una carga administrativa innecesaria.

En consecuencia, se mantiene la redacción del anteproyecto de modificación.

Observación 2ª: También consideramos que deberíamos introducir la posibilidad de una tarjeta de identificación para los autónomos colaboradores de distinto color que la de los asalariados por cuenta ajena, puesto que su situación laboral es distinta.

Contestación: Los tipos de tarjeta no constituye contenido de la ordenanza, cuya diferenciación se basa en el color. Por lo que esta petición no es objeto de la ordenanza.

• **Artículo 37. Régimen general de descanso**

Para evitar los problemas que hemos tenido durante la crisis económica provocada por el COVID-19, nos parece justa esta habilitación especial para que el Ayuntamiento regule el servicio en circunstancias especiales, pero con una serie de matices.

Creemos que no es necesario que transcurran 2 meses para esa regulación si concurre algún acontecimiento especial que ya, por sí mismo, justifique esa bajada de recaudación en el sector.

Lo de establecer una comparativa con el año precedente no nos parece correcto, puesto que este pasado 2020, ya ha sido nefasto, la recaudación ha sido paupérrima, y por lo tanto, si se va a comparar cualquier circunstancia con el 2020, no va a ser posible esa regulación excepcional.

Tampoco nos parece bien que se fije solo un mes prorrogable. Creemos mucho más justo adecuar la oferta y la demanda durante el tiempo que se estime necesario.

Y, por último, establecer de manera fija una regulación par-impar nos dejaría poco margen para regular el servicio conforme a las necesidades de oferta que en ese momento se den.

Contestación: la regulación par-impar es una situación excepcional de reducción duradera de la demanda del taxi que justifique la adopción de una medida de reducción de la flota.

No es una medida diseñada para responder a fluctuaciones puntuales de la demanda, por lo que es necesario que la causa sea persistente y que la medida tenga una duración suficiente para producir sus efectos.

El periodo inicial de dos meses se justifica para garantizar que no se debe a una situación puramente coyuntural, sino que se mantiene en el tiempo.

Se incluyen los años precedentes en lugar del año precedente para permitir considerar años de comportamiento normal.

Consultada a las Asociaciones representativas de titulares de licencias no existe consenso suficiente.

- **Artículo 38. Duración del servicio.**

Vemos que se modifica el punto 1º cambiando la palabra “deberán” por “podrán”, no entendemos el sentido de esta modificación. Como servicio de interés público general, queremos añadir/mantener el mínimo de 7 horas diarias que tenemos la obligación de prestar servicio.

Nuestros usuarios se merecen que se garantice que siempre tendrán Taxis a su disposición, y este mínimo garantiza esa posibilidad.

En la Ordenanza en vigor figura en el apartado 1º la duración mínima de 7 horas, y la consideramos justa y correcta, porque entendemos que el servicio del taxi es un servicio de interés general, y como tal, debe asegurarse su prestación al usuario.

Esta consideración de servicio de interés general viene recogida en la sentencia del Tribunal supremo 921/2018 de 4 de junio, en sus fundamentos de derecho donde establece que:

SEXTO:

El sector del taxi, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) al objeto de garantizar su calidad y seguridad, con exigencias que hacen más onerosa su prestación.”

UNDÉCIMO:

(...) ...” a fin de poder mantener un servicio de interés general como el de taxis por el que han optado las administraciones competentes en la materia.”

Contestación: La ordenanza contiene una regulación de máximos y mínimos, dentro de la cual mediante resolución del órgano competente se debe permitir la posibilidad de ajustarlo a la realidad cambiante en los supuestos contemplados en el apartado 2º, que la norma reglamentaria contempla y ampara pero que tampoco puede prever del mismo modo que los horarios de prestación del servicio de otras modalidades de transporte no se prevén en normas.

Como ya se significó, este modelo se sigue en otros municipios como Barcelona, Málaga o Valencia en los que además del régimen de descanso se contempla dentro de la potestad municipal la posibilidad de regulación horaria, siendo además los artículos 37 y 38 admitidos en su regulación en la Sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio.

Precisamente la potestad municipal de regulación horaria, en el marco de las competencias de ordenación asignadas a los municipios por el artículo 4 de la LTC, representa un claro ejemplo de la consideración del taxi como un servicio de interés general, al tratarse de una actividad privada de interés público: tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la intervención pública, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales de prestación del servicio.

- **Artículo 38 bis. Régimen especial de las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi**

Consideramos que, con la redacción de este artículo, no se incentiva a los titulares de licencia a adscribir su licencia a un vehículo eurotaxi. Quisiéramos que el Ayuntamiento nos proporcione datos actuales de cuál es ese número y del porcentaje actual de eurotaxi que hay con respecto a la flota total de vehículos.

Tal y como está redactado actualmente el artículo 21º, el Ayuntamiento tiene la potestad para hacer cumplir ese porcentaje, es más, esa habilitación viene recogida en el *Art. 8. 1º del Decreto 1544/2007 por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad*, pero la manera de proceder a la hora de llegar al 5% no debe perjudicar al resto de titulares de licencia, como sí hace la regulación actual, donde se está generando licencias de la clase A (eurotaxi), con una regulación de descansos distinta de las licencias de la clase B (taxis no adaptados).

Élite propone como solución, limitar al 6% el número de vehículos Eurotaxi que se puedan beneficiar de la exención del régimen general de descanso, e intentar incentivar su adquisición, mejorando su rentabilidad a través de subvenciones, tanto para los titulares como para los PMRs (bono social), y recuperando para las tarifas del próximo año, el importe de 8,00€ máximo de recogida para servicios concertados fuera del término municipal de Madrid.

Asimismo, por los mismos motivos esgrimidos anteriormente, consideramos no conforme a Derecho la solicitud de los datos de los servicios prestados a los eurotaxi.

Con el fin de ser consecuentes con la sentencia 564/2017 del TSJM, se tendría que eliminar la letra c) del apartado 3 del Proyecto de Modificación. Además, entendemos que la ordenanza debe aprobar una convocatoria para adscribir vehículos eurotaxi por un periodo de diez años, en lugar de los seis de la anterior regulación, dado que éste último periodo nos parece excesivamente corto y desincentiva la solicitud de adscripciones.

En ningún caso se podrá superar el porcentaje del 6 % ni de 10 años de adscripción por licencia. Dado que se ha creado una nueva disposición transitoria, le pedimos al ayuntamiento una nueva redacción del artículo 38 bis conforme a lo expuesto anteriormente.

Contestación:

Con el fin de incrementar la flota de eurotaxi para facilitar la autonomía personal y social y favorecer los desplazamientos de las personas que precisan una silla de ruedas, en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% de la flota efectiva de taxis sea eurotaxi, y, tras la modificación de la ORT en el año 2014, se aprueban la I y II convocatorias de Régimen especial de eurotaxi, que ha permitido incrementar la flota de eurotaxi hasta superar el límite legal. De modo que en la actualidad se dispone de 564 eurotaxi, de los cuales 536 pertenecen al régimen especial.

Tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años, permitiendo a los beneficiarios llevar publicidad en el portón trasero del vehículo y prestar servicio todos los días de la semana al estar excepcionados del régimen de descanso.

Con ocasión de la actual reforma de la ORT resulta conveniente estudiar las diferentes opciones, y la solución convenida ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un eurotaxi, sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales medidas de acción positiva de mejora de explotación han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida. Esta solución motiva la supresión del régimen especial de eurotaxi con una modificación del artículo 38 bis y una eliminación del artículo 38 ter.

Por otro lado, la sentencia que indican no se pronunció sobre este asunto, fue la del TSJ de 28 de noviembre de 2014, que claramente determinó que no es contraria al principio de igualdad y no implica la creación de dos categorías de licencias de autotaxi.

Respecto a la presunta creación de desigualdades entre las licencias:

- La sentencia 564/2017, de 17 de julio no se pronuncia sobre el Eurotaxi en esta materia, pues ya se había resuelto en la 566/2014.
- La sentencia TSJ de Madrid 566/2014, de 28 noviembre indica expresamente que los beneficios del Régimen Especial de Eurotaxi (régimen impugnado por la AMT contra la ORT 2014) no conculca el principio de igualdad, pues la sentencia indica expresamente que *“En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxis y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado”*

Por otro lado, el resto de las medidas propuestas relacionadas con subvenciones y tarifarias, no son objeto de regulación en la ordenanza.

- **Artículo 38 ter. Bases del procedimiento por el que se registrarán las convocatorias para la concesión del régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi.**

Por los motivos expuestos anteriormente, queremos que este artículo no sea eliminado. Se debe crear una disposición transitoria que otorgue cuatro años más (para completar los diez años que entrarían en vigor) a los actuales vehículos eurotaxi.

Contestación: De acuerdo con las consideraciones expuestas anteriormente se mantiene la supresión del artículo 38 ter.

- **Artículo 39. Contratación del servicio**

Para clarificar la contratación a precio máximo cerrado y dar garantías reales tanto a los usuarios como a los prestadores del servicio, exigimos que sea la Administración competente, a través de un algoritmo único y de referencia (por ejemplo, TXMAD), el que facilite el precio máximo a los prestadores del servicio. También observamos perplejos como en la redacción de lo que se suponía iba a ser una modalidad de contratación del servicio con un precio máximo cerrado, se ha convertido de manera interesada en una contratación a precio cerrado, a la que nos oponemos frontalmente, puesto que desvirtúa por completo el sentido de la aplicación de las tarifas vigentes y de lo que marcan nuestros taxímetros.

Contestación: Según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, *“en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”*.

En consecuencia, no se acepta la propuesta.

- **Artículo 39 bis. Contratación previa a precio cerrado.**

Observación 1ª: Por los mismos motivos expuestos anteriormente, queremos introducir la palabra máximo en el artículo en los lugares donde se mencione el precio cerrado.

Contestación: Según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, *“en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”*.

En consecuencia, no se acepta la propuesta.

Observación 2ª: Asimismo, exigimos que en esta Ordenanza se incluyan los **parámetros** del algoritmo, las **obligaciones de información de los prestatarios** del servicio a precio máximo cerrado y los **métodos de control** del Ayuntamiento de Madrid para velar por el cumplimiento de las tarifas reguladas. Por último, proponemos un límite máximo porcentual del 10% para las reducciones aplicables por el Órgano Municipal competente en el precio máximo cerrado, con respecto al precio de las tarifas reguladas vigentes en ese momento. Este porcentaje deberá ser fijado en la Ordenanza. De este modo pretendemos impedir el DUMPING, con una guerra de precios a la baja que derivaría en la precarización del servicio del Taxi, repercutiendo los descuentos directamente en el titular de la licencia

Contestación: La resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo, determina entre otras cuestiones los parámetros del algoritmo, las obligaciones de información, métodos de control y el descuento aplicable.

Esta resolución ha sido impugnada por UBER mediante recurso contencioso administrativo, siendo resuelta mediante la sentencia 2/2021, de 19 de enero, del Juzgado de lo Contencioso administrativo nº 7 de Madrid, en el que expresamente indica:

“Sobre la naturaleza jurídica de las tarifas del taxi se pronunció, como se indicó por una de las codemandadas, el TSJM en sentencia de 7 de marzo de 2017, re. 1745/2013, indicando que 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.”

Por tanto, queda plenamente acreditado y fundamentado que el Ayuntamiento de Madrid ha actuado con pleno respeto tanto de la normativa autonómica como de las competencias de la Administración de la Comunidad de Madrid, no siendo necesario incorporar en la ordenanza las propuestas indicadas.

- **Artículo 39 ter Contratación por plaza con pago individual**

Solicitamos la eliminación de todo el artículo por los motivos que exponemos a continuación.

El servicio público de taxi, es un servicio discrecional que se caracteriza por su inmediatez y exclusividad. Se suele utilizar para una urgencia o para ganar tiempo con respecto a los servicios públicos de transporte colectivo, debido a la singularidad de su servicio puerta a puerta.

No percibimos una demanda de la ciudadanía para ofrecer este servicio de taxi compartido, y menos aun actualmente, que debido a la crisis sanitaria provocada por el COVID 19, no sabemos el tiempo que deberemos mantener la distancia social. Por otro lado, tampoco vemos la viabilidad de prestación de este servicio por parte de la totalidad de los titulares de licencia, puesto que muchos de ellos no trabajan aún ni con radioemisoras ni con app's, por lo que se produciría un agravio comparativo. Por todo ello, solicitamos la eliminación de la modalidad de contratación

previa por plaza con pago individual de la propuesta de modificación de la Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid.

Contestación: Entre los objetivos que persigue la modificación de esta ordenanza está la modernización del sector incorporando una nueva forma de contratación del servicio que permita la contratación por plaza con pago individual, conocido como taxi compartido, y, una nueva modalidad de fijación del precio de un servicio de taxi, basado en la aplicación de las tarifas, conocida como el precio cerrado, dando respuesta a la nueva realidad del mercado del transporte urbano garantizando los derechos de los usuarios, como consumidores y destinatarios finales del servicio.

Se trata de una opción más de transporte que el sector del taxi puede ofrecer, estableciendo sus condiciones de prestación con el fin de garantizar los derechos de los viajeros y su prestación en condiciones de igualdad en servicios precontratados. En consecuencia, se mantiene la regulación del artículo 39 ter.

- **Artículo 48. Régimen tarifario**

Observación 1ª: También queremos modificar la redacción del 2º punto donde antes decía, “se podrán establecer tarifas fijas” ... ahora dice ...”se establecerán tarifas fijas” ... como una obligación. Queremos recordar al Ayuntamiento que no en todos los recorridos al Aeropuerto se establece una Tarifa Fija obligatoriamente, sólo se establece en los recorridos interiores a la M-30, por ello, sería más correcto poner ...”se podrán establecer” ... como una posibilidad, y no como una obligación.

Contestación: se mantiene la redacción actual pues permite mayor flexibilidad en la ordenación del servicio.

Observación 2ª: Queremos de nuevo introducir la exigencia de que la reducción aplicable no pueda ser superior al 10% con respecto a las tarifas vigentes, así como que sería altamente conveniente que los parámetros exigidos para aplicar correctamente el precio máximo cerrado estén incluidos en esta Ordenanza.

Contestación: La resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo, determina entre otras cuestiones el descuento aplicable.

Esta resolución ha sido impugnada por UBER mediante recurso contencioso administrativo, siendo resuelta mediante la sentencia 2/2021, de 19 de enero, del Juzgado de lo Contencioso administrativo nº 7 de Madrid, en el que expresamente indica:

“No exige ninguna norma que obligue al Ayuntamiento a acordar una u otra reducción, por lo que dado que en este caso se ha regulado una reducción para casos de alta contaminación, debe ser desestimada la demanda, no exigiendo el art. 38.3 que dicha reducción se adopte con una

determinada forma. Que en su momento se planteara fijar una tarifa en ese sentido no supone la nulidad de lo acordado en la resolución recurrida al tener apoyo normativo en el art. 38.3”

Por tanto, queda plenamente acreditado y fundamentado que el Ayuntamiento de Madrid ha actuado con pleno respeto tanto de la normativa autonómica como de las competencias de la Administración de la Comunidad de Madrid, no siendo necesario incorporar en la ordenanza las propuestas indicadas.

Observación 3ª: También queremos seguir incluyendo la posibilidad de **establecer un suplemento por la 5ª plaza**, porque entendemos que los compañeros que han invertido en un V.A.O. (vehículo de alta ocupación), tienen que poder tener esa posibilidad reflejada en las tarifas vigentes.

Contestación

El hecho de que la ordenanza indique o no expresamente la posibilidad de establecer suplementos es innecesario, dado que por indicación del artículo 38.1 del RTCM *“El régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, se propondrá por los municipio al órgano competente en materia de precio de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias de autotaxi con implantación en su territorio.”*

- **Artículo 51. Documentación a bordo del vehículo**

Consideramos que no deberían ser obligatorias las tarifas en BRAILLE para ningún taxista, tampoco para los eurotaxi, puesto que los invidentes disponen de todos los medios a su alcance para conocer las tarifas antes de subirse a un Taxi.

Contestación: Las tarifas en Braille no se pueden suprimir en su totalidad porque el Anexo VII 2.2.2, del Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, dispone que los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille.

- **Artículo 53. Obligaciones de los usuarios**

Observación 1ª Queremos modificar el punto d) para que se introduzca la expresión “máximo” al hablar del precio cerrado y eliminar la referencia al pago por plaza individual por los motivos expuestos anteriormente.

Contestación: Según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, *“en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”*.

En consecuencia, no se acepta la propuesta.

Observación 2ª También queremos añadir como obligación del usuario una obligación extra sobrevenida por ensuciar el interior del vehículo (vómitos, etc...). Los gastos de la limpieza de la tapicería deberían correr a cargo del usuario, puesto que ese daño supone un lucro cesante para el conductor que, además, debe dejar de trabajar para ir a limpiar el vehículo en ese mismo momento.

Contestación: Es una cuestión de responsabilidad por daños que normalmente se deriva a seguros por lo que no es materia objeto de regulación en esta ordenanza.

- **Artículo 54. Obligaciones de los conductores.**

Queremos que se modifique el punto para obligar al conductor a insertar en la aplicación TXMAD los olvidos en el Taxi, para facilitar al usuario su localización

Contestación: Dentro de las funcionalidades de TXMAD, aplicación oficial del Ayuntamiento de Madrid, se encuentra la gestión de objetos perdidos que facilita el contacto directo entre viajeros que han dejado olvidado un objeto y el taxista (titular y conductor) para favorecer su recuperación. Dado que es una plataforma de acceso voluntario para los taxistas se estima que no proceda incorporar la obligación de su gestión por este medio.

- **Artículo 56. Revisión administrativa**

No estamos de acuerdo en que la revisión administrativa sea un mero trámite documental, porque de este modo no se puede constatar las condiciones esenciales de la licencia que vienen reflejadas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde en su Artículo 18º enumera cuales son las condiciones esenciales de la licencia, proponiendo la presentación del vehículo y el conductor.

Contestación: La revista ordinaria es una comprobación administrativa de cumplimiento de condiciones y requisitos que han de cumplir las licencias de autotaxi a cuyo efecto se solicita la documentación correspondiente por lo que precisa ninguna presencialidad ni del vehículo ni del conductor.

La revisión presencial anual de todos los vehículos autotaxi implica una carga adicional a los titulares de licencia que no resulta proporcionada ni necesaria. Cuestión diferente, son las revisiones extraordinarias, previstas en el artículo 57, orientadas, no solo a una comprobación administrativa de las licencias, sino también presencial del vehículo a efectos de comprobar el estado, condiciones y elementos obligatorios del vehículo. En aplicación de esta previsión se realizan campañas de control y verificación presencial.

Por otro lado, la solicitud de revisión se presenta por el titular de la licencia o representante autorizado, sin que sea preciso la presencia obligatoria del conductor.

En consecuencia, no procede incluir la propuesta.

- **Artículo 70 y 71. Licencia por puntos**

Solicitamos la eliminación de este artículo porque consideramos que en la actual ordenanza hay suficientes herramientas para que el ayuntamiento pueda ejercer su potestad sancionadora, (art. 67. 2º de la actual ordenanza), y nos gustaría ser conocedores de cuantas veces se ha aplicado este artículo por parte del ayuntamiento para retirar del servicio a aquellos que realizan una mala praxis en el sector.

Legalmente existe la responsabilidad por parte del titular “in eligendo” e “in vigilando”, para evitar que los conductores cometan infracciones o mala praxis, pero, aun así, es muy difícil un control efectivo de lo que sucede en el vehículo cuando el titular no está presente, por lo tanto, estaríamos exponiendo a los titulares de licencia a un futuro incierto sobre su licencia puesto que la responsabilidad administrativa siempre es del titular (art. 62º de la actual ordenanza).

Consideramos que la redacción de este artículo no es conforme a derecho porque se está regulando sanciones adicionales a la reguladas por ley, contraviniendo el principio de legalidad. asimismo, al castigar al titular de la licencia por hechos cometidos por un conductor no titular, conculcaría el principio de culpabilidad.

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción “...*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.*”

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende objetivar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues

tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, *“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”*.

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetivar el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

- **Anexo V. B 1 Otros adhesivos en los vehículos**

Se solicita la eliminación del adhesivo magnético en consonancia con la observación formulada al artículo 22 de la supresión del bucle magnético.

Contestación: Dado que se mantiene la obligación del bucle magnético no procede la eliminación del adhesivo.

- **Disposición adicional segunda. Código de vestimenta de los conductores de taxi**

Consideramos que esta Disposición no traslada el acuerdo al que llegamos en las distintas reuniones mantenidas, y que esa vestimenta obligaría a los conductores a invertir dinero para adaptarse a lo que aquí se refleja.

El acuerdo al que se llegó fue el de establecer una uniformidad nombrando colores oscuros o claros para no impedir la libertad de elección de los conductores de Taxi, pero poder controlar que se cumplen los requisitos mínimos de imagen para dar servicio. Se propone la siguiente redacción:

Hasta que el órgano municipal competente no desarrolle la habilitación contenida en el artículo 54 apartado d), el código de vestimenta estará definido de la siguiente forma:

- a) Camisa o polo de color claro.*
- b) Pantalón o falda de vestir de color oscuro.*
- c) Jersey, chaleco o chaqueta de color oscuro, si fuera necesario.*
- d) Zapato de color oscuro cerrado.*

Contestación: Se acepta la nueva redacción y se incorpora al artículo 54 letra c).

Disposición transitoria tercera. Instalación del bucle magnético.

Queremos eliminar esta disposición transitoria del bucle magnético por los motivos expuestos anteriormente, pero no entendemos lo siguiente:

¿Por qué la DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA anterior que hablaba sobre la regulación horaria de las 16 horas ya no aparece y la han sustituido por esta nueva Disposición? ¿Dónde ubicarían ustedes la Regulación Horaria de las 16 horas dentro de la nueva Ordenanza Municipal del Taxi? ¿Ha desarrollado ya el Ayuntamiento la habilitación contenida en el Artículo 38.2?

Contestación: La instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por otro lado, esta disposición transitoria tercera referente al bucle magnético es una disposición de la modificación de la ordenanza y no de la ordenanza en su redacción originaria de 2012 que mantiene su propia transitoria referente a la regulación horaria, que no desaparece ni ha sido sustituida.

12 FAMMA_Cocemfe

- **Artículo 2 Legislación.**

Se debería hacer referencia al RDL 1/2013 que recoge los derechos de las personas con discapacidad.

Contestación: Se hace referencia a la normativa de accesibilidad en diversos artículos, sin necesidad de especificar la misma, cuyos derechos en materia de transporte se protege en esta modificación, quedando salvaguardados los derechos de las personas con discapacidad por su normativa específica de obligado cumplimiento. Por tanto, no se considera necesario incluir una mención específica.

- **Artículo 10. Registro municipal de licencias de autotaxi.**

Para un mejor control de las licencias de taxi adaptado en este registro se debería incluir un apartado que registre todas las licencias eurotaxi concedidas y así diferenciarlas lo que facilitaría cumplir con la reserva del 5 % de licencias.

Contestación: Son eurotaxi los vehículos, no las licencias, que corresponde a una única categoría. El registro recoge las licencias y los vehículos adscritos a las mismas, incluidos los eurotaxi, estando perfectamente identificados sin necesidad de mención específica en la ordenanza.

- **Artículo 31 Tarjeta de identificación de conductor**

En el modelo que aparece en el Anexo V, se establece la obligación de que este en braille, pero en este artículo no se menciona esta obligación en ningún momento, por lo que se debería de reflejar esta apreciación en la redacción

Contestación: La tarjeta de identificación de conductor no está en braille.

- **Artículo 38 bis Régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi**

Se establece una nueva redacción con la que estamos de acuerdo pero consideramos que en este nuevo apartado debería recogerse la obligación del 5% mínimo del servicio debe ser eurotaxi.

Contestación: El artículo 8 del **Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre**, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que *en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por 100, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, debiendo planificarse por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este Real Decreto, y ejecutarse, sin superar los diez años, tras la entrada en vigor del mismo.*

Dado que la normativa estatal fija este porcentaje no se considera preciso reflejarlo expresamente en la ordenanza, dado que es un mandato dirigido a los municipios de obligado cumplimiento, que el Ayuntamiento de Madrid ha asumido y cumple.

- **Artículo 48. Régimen tarifario**

Se deberá establecer en este artículo el precio máximo por zonas A y B, para la recogida de los Eurotaxi actualmente el precio está en 4€ en la zona A y de 8€ con máximo en la zona B, no se encuentra recogido actualmente en ningún apartado de la normativa. Se refleja en el art. 1 primero que se propondrá más adelante previa audiencia con asociaciones. De desaparecer la regulación por zonas, se debe establecer unos límites en las recogidas de Eurotaxi, en consecuencia, a que el porcentaje de licencias es inferior al general, por lo que no siempre se dispondrá de un Eurotaxi cerca de tu localización.

Contestación: esta cuestión no es objeto de regulación en la ordenanza, dado que la cuantía máxima de servicios precontratados en función de la zona de recogida ha de incluirse en las tarifas y suplemento que se aprueban por la Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, en los términos descritos por el artículo 38.1 del RTCM.

- **Artículo 39 Paradas**

No habrá restricción de ningún tipo para recoger a personas con movilidad reducida, y el Ayto. de Madrid realizará planes específicos para mejorar las paradas de taxi en materia de accesibilidad.

Debería de establecerse un tiempo máximo para la mejora de la accesibilidad, y la obligatoriedad de elaborar por parte del Ayuntamiento un plan de actuación, con el estudio y el presupuesto destinado para ello.

Contestación: Este artículo no es objeto de modificación por lo que no procede su valoración. En todo caso, las actuaciones planteadas de mejora de accesibilidad de las paradas no es materia de esta ordenanza, referida al régimen jurídicos de las licencias de autotaxi.

- **Artículo 54. Obligaciones de los conductores**

Observación 1ª: Se obliga al conductor a ayudar a subir y bajar a viajeros que lo necesiten por edad, minusvalía o salud. Y si no hay parada se debe prestar con preferencia a estos.

En este artículo se debe cambiar el termino minusvalía por persona con discapacidad/movilidad reducida.

Contestación: El apartado b) de este artículo no es objeto de modificación por lo que nos procede su rectificación.

Observación 2ª Por otro lado, se establece que deben prestar servicio preferente pero no exclusivo a persona con discapacidad/ movilidad reducida en los casos que sean Eurotaxi.

Contestación: La redacción de la ordenanza responde a lo previsto en el artículo 22.2 del RTCM según el cual *“Los vehículos adaptados, de acuerdo a la normativa vigente en materia de accesibilidad, prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario pero no exclusivo, por lo que, al objeto de poder dar servicio a otro tipo de usuarios, podrán disponer en el espacio destinado a la silla de ruedas de todos los asientos que conforman su capacidad.”*

Observación 3ª Se hace necesario recoger un registro de los viajes solicitados por un Eurotaxi, para su control cuando no sean atendidos, el mismo, en el art. 39 tienen obligación de conservar los datos de los servicios contratados por radioemisora o entidad de contratación, por lo tanto, que los mismos se registren para el control de los servicios de Eurotaxi, o facilitar un lugar de denuncia/incidencias para que cuando se cancele un servicio de esta índole, de manera irregular, poder sancionar al Eurotaxi.

Contestación: La contratación de un servicio de taxi puede efectuarse directamente, ya sea en la calle o parada de taxi, o previamente, utilizando algunas de las formas de contratación previstas en el Reglamento autonómico: radiotaxi, teléfono y medios telemáticos. Se trata de una relación contractual entre los titulares de las licencias y los viajeros, con posibilidad de la existencia de intermediarios. Por tanto, son los propios contratantes de los servicios quienes pueden disponer de ese registro de viajes, quedando fuera de la esfera de actuación municipal.

La negativa a prestar servicio constituye una infracción grave prevista en el artículo 18 d) “No atender, sin causa justificada, a la solicitud de un usuario estando de servicio” por lo que ante este tipo de situaciones es preciso que medie denuncia formulada por el viajero, sin perjuicio de requerir la presencia de agente de la autoridad, que en todo caso debe reunir las formalidades legales.

- **Observaciones finales.**

Desde esta organización, a parte de las peticiones y apreciaciones realizadas sobre el articulado normativo, se quieren reflejar las siguientes observaciones que se deben tener en cuenta antes de la aprobación de la normativa pues pretenden mejorar y garantizar el servicio para personas con discapacidad/movilidad reducida:

El conductor del Eurotaxi tiene la posibilidad de trabajar los 7 días de la semana sin descanso, esto supone que el servicio de Eurotaxi debe estar disponible por sus usuarios las 24 horas del día los 7 días de la semana al año.

Establecer una garantía del servicio con al menos el 65% de la flota en funcionamiento permanente 24/7.

Contestación:

Con el fin de incrementar la flota de eurotaxi para facilitar la autonomía personal y social y favorecer los desplazamientos de las personas que precisan una silla de ruedas, en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% de la flota efectiva de taxis sea eurotaxi, y, tras la modificación de la ORT en el año 2014, se aprueban la I y II convocatorias de Régimen especial de eurotaxi, que ha permitido incrementar la flota de eurotaxi hasta superar el límite legal.

En la actualidad se dispone de 564 eurotaxi, de los cuales 536 pertenecen al régimen especial. Tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años, permitiendo a los beneficiarios llevar publicidad en el portón trasero del vehículo y prestar servicio todos los días de la semana al estar excepcionados del régimen de descanso.

Con ocasión de la actual reforma de la ORT resulta conveniente estudiar las diferentes opciones, y la solución convenida ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un eurotaxi, sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida. Esta solución

motiva la supresión del régimen especial de eurotaxi con una modificación del artículo 38 bis y una eliminación del artículo 38 ter.

Este modelo se basa en la competencia municipal para ordenar licencias de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 de la LTCM, pues se trata de ordenar licencias y no jornada de trabajo de los conductores.