

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 abril de 2021
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	<p>Las situaciones que se pretenden mejorar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. Flexibilizar el régimen de descanso en situaciones extraordinarias y la duración diaria de prestación del servicio de taxi, eliminando 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 conductas infractoras reincidentes o habituales, mediante la habilitación de la Licencia por puntos como garantía de los derechos de los consumidores.
-------------------------	--

Información de Firmantes del Documento



9801FFD74D30BB6A

Objetivos que se persiguen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Actualizar la Ordenanza Reguladora del taxi para el cumplimiento de los siguientes objetivos: <ol style="list-style-type: none"> 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. Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte urbano e. Incorporar un sistema de licencia de taxi por puntos 2. 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, que afectan entre otros a los siguientes temas: <ol style="list-style-type: none"> a. Personas jurídicas como titulares de licencias b. Implantación de la contratación por plaza con pago individual y del precio cerrado
Principales alternativas consideradas	<ol style="list-style-type: none"> 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	<p>Preámbulo</p> <p>Artículo único</p> <p>Disposición transitoria primera</p> <p>Disposición transitoria segunda</p> <p>Disposición transitoria tercera</p> <p>Disposición transitoria cuarta</p> <p>Disposición final primera</p> <p>Disposición final segunda</p> <p>Disposición final tercera</p>



Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTANTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



3. ANÁLISIS JURÍDICO	
Normas, decretos y acuerdos afectados	1. Resolución por la que se publican los 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	22 de febrero de 2021 un plazo de 30 días naturales
Fecha prevista aprobación definitiva Junta de Gobierno	7 de mayo de 2021



9801FFD74D30BB6A

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



Fechas previstas tramitación Pleno	29 de junio de 2021	
5. ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Impacto competencial	<p>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</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
Impacto organizativo	Incidencia en creación de órganos, entidades y puestos de trabajo	
	NO	
	Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos	
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	Disminución de ingresos: 33.212 € anuales
Impacto económico	Impacto económico directo	<p>SI</p> <p>Se produce un incremento de los costes del sector del taxi por los motivos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Código de vestimenta • Obligatoriedad de incorporación del bucle magnético a los vehículos nuevos.
	Impacto económico Indirecto	<p>NO</p> <p>En caso afirmativo, enumerar los principales efectos</p>



Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D308B6A



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	



Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



6. EVALUACIÓN	
Evaluación normativa	SI
Plazo para la evaluación de la norma	Plazo total: 31/12/2023
	Evaluaciones periódicas: SI Plazo/s: anual
Identificación de objetivos a evaluar	<ol style="list-style-type: none"> 1. Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi. 2. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física. 3. Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte.
Identificación de Impactos a evaluar	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir las infracciones más graves, que son las que conllevan pérdida de puntos. 2. Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales. 3. Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de taxi.
Herramientas de evaluación para cada objetivo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Número de exámenes para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi. 2. Base de datos de vehículos autotaxi 3. Base de datos de vehículos autotaxi
Herramientas de evaluación para cada impacto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Análisis de expedientes sancionadores. 2. Base de datos de permisos municipales 3. Base de datos de vehículos autotaxi



9801FFD74D30BB6A

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://m1nms1m1n1madrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:58

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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 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.

Se considera necesaria una tercera modificación por los motivos que se indican a continuación.

En primer lugar, para incorporar a la Ordenanza nuevas necesidades regulatorias, como son las siguientes:

- 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, eliminando la duración mínima de prestación del servicio, e introduciendo la posibilidad de modificar el régimen de descanso en el caso que se produzcan circunstancias excepcionales que afecten a la demanda.
- 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 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.
- 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 o ECO e incentivando la adscripción al servicio del taxi de vehículos eléctricos puros mediante un régimen de descanso similar al de los Eurotaxis.
- La prevención de situaciones reincidentes infractoras mediante la habilitación de la Licencia por puntos, para perseguir la reincidencia o habitualidad en las infracciones graves, como **garantía de los derechos de los consumidores**.

En segundo lugar, 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

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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

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:

- 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.
- 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 las licencias municipales de taxi y ejercicio de la profesión de conductor, así como la introducción de nuevas fórmulas para la contratación del servicio del taxi, entre las que están la contratación por plaza con pago individual o taxi compartido y un nuevo modelo de fijación del precio basado en las tarifas, el precio cerrado, cuyas regulaciones remite a la ordenanza municipal.

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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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 55 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):** 56 municipios de la Comunidad de Madrid, tras la resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección general de Transportes y Movilidad de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid y se establecen las normas que la regulan.
- **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 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 taxis.
- **La protección de los consumidores y usuarios,** al definir las condiciones de prestación del servicio de la contratación por plaza con pago individual y establecer los parámetros de cálculo del precio cerrado. Las nuevas tecnologías dan 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 e impulsando con decisión la incorporación de vehículos eléctricos puros a la flota del taxi.
- **Garantizar los derechos de los consumidores** mediante el establecimiento de la Licencia por puntos para perseguir la habitualidad y reincidencia en las infracciones graves.

2.4 Los objetivos que se persiguen

Los objetivos de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi son los siguientes:

- Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi.
- Flexibilizar los requisitos de obtención del permiso de conductor.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.es/8080VECSV_WBCONSULTANTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

- Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.
- Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte, aumentando la flota de vehículos eléctricos puros.
- Incorporar un sistema de licencia de taxi por puntos
- 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.:
 - Personas jurídicas como titulares de licencias
 - Implantación de la contratación por plaza con pago individual y del precio cerrado

Por tanto, con el objetivo de adaptar la Ordenanza Reguladora del Taxi a las nuevas necesidades y dar cumplimiento a la obligación de adaptar la Ordenanza a las modificaciones introducidas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, es preciso acometer la modificación de la Ordenanza.

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 transitoria primera
- Disposición transitoria segunda
- Disposición transitoria tercera
- Disposición transitoria cuarta
- Disposición final primera
- Disposición final segunda
- Disposición final tercera

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 y modalidades de fijación del precio.

El artículo 2 recoge su ámbito de ámbito referido a los transportes públicos urbanos de viajeros en vehículos autotaxi.

3.2.2 De las licencias de autotaxi

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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

- 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 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

Información de Firmantes del Documento



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 redunda 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): la propuesta de ordenanza elimina aquellos que han devenidos innecesarios, por ejemplo, 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).

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, mejorando la autonomía del titular de la licencia para la organización del servicio (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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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 propuesta 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.

El sistema fue avalado por la sentencia del TSJ de Madrid 830/2017, de 28 noviembre, que indica expresamente que los beneficios del Régimen Especial de Eurotaxi (impugnado por la AMT en la modificación de la ORT de 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"

Por tanto, el sistema de convocatoria que ahora se suprime con la modificación implica levantar barreras en el acceso al ejercicio de la actividad y proteger los derechos de los viajeros como destinatarios finales de los servicios, facilitando la efectiva disponibilidad de eurotaxi.

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

- **Vehículos eléctricos puros.** Se introduce un nuevo artículo 38 quater que exige a los vehículos eléctricos puros del régimen general de descanso del artículo 37 en los mismos términos que los Eurotaxis.

El Ayuntamiento de Madrid ha venido apostando por vehículos de emisiones nulas para la flota del taxi a través de las subvenciones TAXIFREE y CAMBIA 360, con líneas específicas con una dotación más elevada para la adquisición de este tipo de vehículos.

Se considera necesario proporcionar un incentivo adicional que complemente las líneas de subvención para aumentar la proporción de flota eléctrica pura al objeto de mejorar la calidad del aire.

- **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).

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.es/8080VECSV_WBCONSULTANTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



- **Habilitación para definir nuevas tarifas fijas.** 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: el derecho a tique electrónico del servicio; la fijación de supuestos en los que el usuario no puede elegir el itinerario; se matiza la expresión "perros guía" por la de "perros de asistencia para personas con discapacidad" y la referencia a las hojas de reclamaciones (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 suponer 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)

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismo, 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.

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 o habituales, se introduce la Licencia de taxi por puntos.

Las licencias tendrán un saldo inicial de 8 puntos y se detraerán puntos en función de las sanciones firmes en vía administrativa, con motivo de la comisión de infracciones graves a la Ley 20/98, de 27 de noviembre, en particular aquellas que se consideran de especial vinculación con el objeto a proteger: incumplimiento del régimen de descanso específicamente prestar servicio en día de descanso; del régimen tarifario y del régimen de paradas, previsto en el Anexo VIII.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://m11nms1.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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 8 puntos. Asimismo, El titular de una licencia de taxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos, transcurridos dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que conlleva pérdida de puntos

Algunas cuestiones que se han presentado en el trámite de información pública tienen una especial relevancia, por lo que se incorporan a este documento.

En primer lugar, algunas alegaciones plantean si este sistema de licencia por puntos requeriría una norma de rango legal para su implantación.

El artículo 16 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante, 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 establecer unas pautas claras para 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.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público el artículo 27, relativo al Principio de Tipicidad, en su apartado 3 indica expresamente lo siguiente *"Las disposiciones reglamentarias de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente que, sin constituir nuevas infracciones o sanciones, ni alterar la naturaleza o límites de las que la Ley contempla, contribuyan a la más correcta identificación de las conductas o a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes"*.

La modificación propuesta de la Ordenanza Reguladora del Taxi es una norma de rango reglamentario que únicamente establece un mecanismo de graduación de las sanciones como expresamente se habilita en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Por tanto, no es una sanción nueva, sino unas instrucciones para valorar la graduación de la reincidencia o habitualidad de las sanciones. Pues, conforme a la LTCM, no sólo es posible graduar las sanciones económicas, sino también la sanción de suspensión pues el citado artículo 16 LTCM continúa de la siguiente forma, *"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 o habitualidad, que son criterios de graduación de las sanciones, se establecen unas reglas de máxima claridad y transparencia, como una garantía de objetividad de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

La Asesoría Jurídica del Ayuntamiento de Madrid realiza un análisis detallado, que por su interés incorporamos a la MAIN, que avala esta modificación y analiza en su vertiente jurisprudencial la

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



El punto de partida es que "la potestad sancionadora en manos de las administraciones públicas debe ser valorada cuidadosamente, en cuanto supone una ruptura del monopolio del ius puniendi del Estado ejercido por órganos judiciales. En el caso del ente local, este análisis es más complejo, teniendo en cuenta las tensiones que se generan entre el principio de autonomía local y el principio de legalidad."

El punto de partida debe ser siempre el principio de reserva de Ley (art. 25 de la CE) que, proyectado a la esfera local, implica que las entidades locales solo podrán ejercer su potestad sancionadora cuando haya sido reconocida por una norma con rango de ley. Esta idea se interpretó inicialmente de forma estricta, en una visión que defendía la adhesión incondicional al principio de legalidad, extendiéndola no ya sólo a la necesaria habilitación legal para el ejercicio de la potestad, sino a la necesidad de tipificación legal previa de las infracciones y sanciones. Pero la doctrina puso de manifiesto que, de esa manera, la potestad sancionadora atribuida a los entes locales por el art. 4.1.f) de la LRBRL quedaba como un poder completamente condicionado por el legislador estatal o autonómico.

La jurisprudencia, aunque de forma vacilante, fue evolucionando hacia una interpretación más flexible, que finalmente dio lugar a la introducción en dicha LRBRL de un Título XI con el que, según su propia exposición de motivos, "se pretende colmar la laguna que se produce en aquellas esferas en las que la potestad sancionadora local no encuentra apoyatura en la legislación sectorial". Así, se prevé que, "en defecto de normativa sectorial específica, las entidades locales podrán establecer los tipos de infracciones e imponer sanciones por el incumplimiento de deberes contenidos en las correspondientes ordenanzas". Como vemos, la posible regulación local tiene carácter subsidiario, es decir, no debe existir normativa sectorial sobre la materia, porque si la hay, gozaría de aplicación preferente.

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

1º). Según la mecánica de los nuevos preceptos, las licencias de autotaxi se otorgan con un saldo inicial de 8 puntos, de los que se irán detrayendo puntos en función de determinadas sanciones firmes en vía administrativa (las derivadas de infracciones muy graves y graves), en concreto, y según el artículo 70 "relacionadas con el cumplimiento del régimen de paradas, régimen de tarifas, la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos o medios de control...". La pérdida total de puntos supone, según el artículo 71, la suspensión de la licencia por determinados plazos, recuperándose el total de puntos una vez cumplida la sanción de suspensión.

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

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

Tampoco se crea una sanción ex novo, o se apareja una sanción distinta para las infracciones que ya tuvieran aparejado un tipo de sanción determinado. Efectivamente, la pérdida de puntos, acarrea para el titular de la licencia el ver suspendida la misma durante

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV : 9801FFD74D30BB6A



un plazo de tres meses a un año, pérdida de puntos que se produce a su vez por la comisión de infracciones muy graves y graves. Y el artículo 16 de la ya citada Ley 20/1998, prevé la sanción de suspensión de la licencia por un plazo no superior a quince días en las infracciones leves, de tres a seis meses en las graves, y de hasta un año en las muy graves. No hay por tanto contradicción con dicha normativa en cuanto a las sanciones que se imponen, siendo la única consecuencia que se deriva de la pérdida de puntos, una sanción ya prevista para esos mismos casos -para esas mismas infracciones- por la ley sectorial.

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

Por tanto, 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 reincidencia o habitualidad, que pueden precisarse en una norma de rango reglamentario.

En segundo lugar, las alegaciones presentadas en el trámite de información pública han permitido mejorar la redacción de los nuevos artículos 70, sobre la licencia por puntos, y 71, Procedimiento de aplicación de la licencia por puntos. En lugar recoger en el articulado de la Ordenanza la sanción aplicable por reincidencia, se remite a la LTCM para su definición lo que constituye una mejora en la técnica normativa. Asimismo, se mejora la descripción del procedimiento de la aplicación de la sanción, precisando el momento en el que se aprecia la reincidencia o habitualidad.

Como consecuencia de las alegaciones presentadas se ha mejorado la redacción de los artículos 70 y 71.

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 o habituales.

Información de Firmantes del Documento



4 Análisis jurídico

4.1 Competencias

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.

4.2 Desarrollo posterior de la norma

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.

4.3 Efectos de la posible nulidad del Decreto 35/2019

Una de las motivaciones de la Ordenanza es la adaptación de la normativa municipal al Decreto 35/2019, de 9 de abril, aunque no la principal ni la única.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



El Decreto 35/2019, de 9 de abril, ha sido recurrido por varias entidades. La sentencia de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre el Procedimiento Ordinario 436/2019 en el que declara la nulidad 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 no es firme, por lo que dicho Decreto mantiene su vigencia hasta que la sentencia adquiera firmeza.

En consecuencia, sigue vigente la obligación del Ayuntamiento de Madrid de incorporar a la Ordenanza Reguladora del Taxi aquellas cuestiones derivadas de la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Como se ha indicado a lo largo de esta MAIN, Las modificaciones incluidas en el proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi incluyen aquellas derivadas de la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, pero también otras modificaciones que no están relacionadas con este Decreto, como el nuevo régimen de Eurotaxi que sustituye a los regímenes especiales o la aprobación del código de vestimenta.

En caso de que adquiera firmeza una nulidad total o parcial del Decreto 35/2019, de 9 de abril, resultarán nulos aquellos artículos que se hayan desarrollado en virtud de la habilitación del Decreto aprobado en los términos que recoja la sentencia.

Por tanto, a fin de preservar la integridad de la modificación de la Ordenanza en caso de nulidad total del Decreto 35/2019, de 9 de abril, se analizan a continuación los artículos modificados que se verían afectados por la nulidad.

En particular, se verían afectados por la nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, los siguientes artículos:

- Artículo 1.bis, definiciones, se verían afectados el apartado 2 y el apartado 3.
- Artículo 4, requisitos para ser titular de la licencia:
 - En su apartado 1 letra a, se eliminaría la posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia, así como la obligación de que conste en su objeto social la realización del transporte de viajeros.
 - En su apartado 1 letra e, relativo a disponer de dirección y firma electrónica.
- Artículo 17 apartado 2, relativo al número de plazas máximas.
- Artículo 22bis, apartado 3, relativo al tique para la contratación a precio cerrado y apartado 4, relativo al tique para la contratación por plaza con pago individual.
- Artículo 39, apartados 1 y 3 relativo a servicios previamente contratados a precio cerrado o por contratación por plaza con pago individual.
- Artículo 39 bis, contratación previa de la capacidad total del vehículo a precio cerrado
- Artículo 39 ter, Contratación por plaza con pago individual.
- Artículo 48, apartado 4, relativo a servicios previamente contratados a precio cerrado.
- Artículo 52 letra d), en lo relativo a los servicios prestados a precio cerrado.

Se ha estructurado la modificación de la Ordenanza de forma que se identifiquen de la forma más clara posible los cambios derivados de la modificación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

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**, recogida 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

Información de Firmantes del Documento



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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

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 ha incorporado al expediente de tramitación de la Ordenanza.

5. Informes preceptivos y facultativos solicitados:

Se solicitan los siguientes 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.

También se han solicitado los informes preceptivos siguientes:

- a) Asesoría Jurídica
- b) Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Formación
- c) Dirección General de Transparencia y Calidad- Oficina de Protección de Datos
- d) Agencia Tributaria de Madrid

No se ha solicitado informe a la Comisión Nacional de Los Mercados y de la Competencia por las consideraciones que a continuación se exponen:

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



El artículo 5. 1 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia determina:

1. Para garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia realizará las siguientes funciones:

a) Supervisión y control de todos los mercados y sectores económicos.

Esta supervisión y control se concreta en las siguientes materias: comunicaciones electrónicas (artículo 6), sector eléctrico y sector del gas natural (artículo 7), mercado postal (artículo 8), comunicación audiovisual (artículo 9), tarifas aeroportuarias (artículo 10), sector ferroviario (artículo 11), regulando a continuación la resolución de conflictos entre los operadores de los diferentes sectores y mercados que enumera y estableciendo las funciones de inspección, requerimientos de información y acceso a registros (artículos 27 y 28). De acuerdo con la normativa expuesta, el sector del transporte en taxi no se encuentra en el ámbito de aplicación de la Ley ni bajo la supervisión y control de la CNMC.

El artículo 5.2 a) de la citada Ley 3/2013, de 4 de junio dispone:

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia actuará como órgano consultivo sobre cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos. En particular, podrá ser consultada por las Cámaras Legislativas, el Gobierno, los departamentos ministeriales, las Comunidades Autónomas, las Corporaciones locales, los Colegios Profesionales, las Cámaras de Comercio y las Organizaciones Empresariales y de Consumidores y Usuarios. En ejercicio de esta función, llevará a cabo las siguientes actuaciones:

a) Participar, mediante informe, en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, a la normativa de defensa de la competencia y a su régimen jurídico.

Este artículo 5.2 a) marca la posibilidad de que la CNMC puede ser consultada por las Corporaciones Locales sin que suponga un mandato de obligado cumplimiento ("podrá ser consultada") y a efectos de participar en el proceso de elaboración de normas que afecten a los sectores económicos sometidos a su supervisión, entre los que no se encuentra el taxi, como se ha indicado anteriormente.

La contestación a estos informes se ha incorporado al expediente de tramitación de la norma.

6. Trámite de información pública

Con fecha 22 de febrero de 2021 se publica en el BOCM nº 44 el acuerdo de aprobación inicial de la Ordenanza y la apertura de un periodo de información pública de 30 días naturales.

22 de 55

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



En el periodo de información pública se han presentado 112 alegaciones que se han contestado individualmente y cuya contestación se une al expediente de tramitación de la Ordenanza.

Como consecuencia de este trámite de alegaciones se incorporan modificaciones al proyecto de Ordenanza.

7. Fechas de tramitación estimadas

- Fecha prevista de aprobación definitiva del proyecto por la Junta de Gobierno: 7 de mayo de 2021.
- Fechas previstas para la tramitación del proyecto en el Pleno: 29 de junio 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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.madrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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).

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.es/8080VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV: 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

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 discurren 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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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.

Durante la tramitación del proyecto de Ordenanza se ha publicado Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid y se establecen las normas que la regulan.

Los nuevos municipios que se integran al Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid son: Aranjuez (30 licencias de autotaxi), Cobefía (3 licencias de autotaxi), Perales de Tajuña (1 licencia de autotaxi), Sevilla la Nueva (3 licencias de autotaxi), Torrejón de Velasco (2 licencia de autotaxi), Torrelodones (10 licencias de autotaxi), Valdelaguna (ninguna licencia de autotaxi), Villanueva de Perales (1 licencia de autotaxi), Daganzo (3 licencias de autotaxi) y Guadalix de la Sierra (1 licencia de autotaxi), que implican añadir al Área de Prestación Conjunta 54 licencias de autotaxi y suponen una población total de 126.438 habitantes. El número de licencias incorporadas representan un 0,34% de las licencias del APC, por lo que su impacto no es relevante para esta modificación de Ordenanza.

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,

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTANTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D308B6A



9801FFD74D308B6A

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 11º, 13º y 16º 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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.unimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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.

Del mismo modo, la revisión 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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.instrumunimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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

En el caso de que optara por una revisión anual del 50% la disminución aproximada de los ingresos municipales sería 125.000 euros.

En consecuencia, las posibles pérdidas de ingresos tendrían una escasa relevancia en el conjunto de ingresos municipales.

6.4 Impacto económico

6.4.1 Incidencia directa e indirecta.

La aprobación de esta modificación normativa supone una regulación del 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

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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. En consecuencia, para una estimación de 3.412 vehículos, el coste de mantenimiento anual supone 341.200 euros/año.

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/anales. Teniendo en cuenta que existen 17.256 conductores actualmente dados de alta suponen 5.004.240 euros/año.

En consecuencia, el coste anual estimado para el sector del taxi que supone la modificación de la ordenanza es 8.757.440 euros.

El incremento anual del coste operativo directo por taxi, considerando una amortización del taxi en 10 años sería aproximadamente 480 euros/taxi. Atendiendo a los ingresos estimados del taxi derivado del Estudio del Servicio del Taxi realizado por el Ayuntamiento de Madrid el año 2017 para el caso peor de una licencia explotada a un turno supondría un impacto sobre los ingresos de un 1,06%.

En relación con la Ordenación del Servicio, la eliminación del requisito de prestación mínima de 7 horas diarias previsto en el artículo 38 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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

Sin embargo, si supone 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.

Realizar una estimación de la reducción de costes es complejo, pero se estima en unos 30,64 euros/día, que se justifican de la siguiente forma:

- Limpieza del vehículo, asumiendo que se realiza todos los días que se presta servicio: 20 euros.
- Reducción al 50% de los kilómetros que se realizan en vacío, supone una reducción de 56 Km/día (Datos sobre el Estudio del Taxi de 2017). Tomando como referencia la indemnización de coste por kilómetro de 0,19 euros/Km que es el valor de la indemnización por kilómetro en vehículo propio para desplazamientos realizados por funcionarios, supone 10,64 euros.

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:



9801FFD74D30BB6A

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*

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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.

Se ha introducido en el artículo 38 apartado 5 una regulación para situaciones excepcionales de reducción de la demanda debidamente acreditadas, como la producida por la pandemia del COVID-19, que permiten un ajuste de la oferta del taxi que no resultaba posible con la regulación anterior. Mediante este sistema se busca reducir las externalidades negativas que suponen la circulación en vacío de una parte muy relevante de la flota en búsqueda de clientes, así como la presión sobre el espacio público que se produce en las paradas habilitadas en sus inmediaciones, dimensionadas para una situación de normalidad. Esta medida tiene además un efecto positivo en los costes de operación del taxi que se justifican en el apartado correspondiente.

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 Impacto en la familia

La regulación básica del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria se contiene en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común. Sin embargo, ninguno de los artículos que integran este título se refiere a la obligatoriedad para las entidades locales de incluir en dicho procedimiento las denominadas "memorias de análisis de impacto normativo" (MAIN).

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

En el caso del procedimiento legislativo y reglamentario estatal, es la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, la que en su art. 26.3 establece la obligatoriedad de elaborar una MAIN, con el contenido que en la misma se establece, obligación desarrollada y concretada por el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre.

Existen, además, otras normas estatales, como la Ley 40/2003, citada en la consulta, que prevén la necesidad de incluir en las MAIN la medición de otros impactos, en este caso "el impacto de la normativa en la familia". No obstante, en la medida en que la elaboración de una MAIN que acompañe a los proyectos de disposiciones reglamentarias no está establecida en el procedimiento normativo local en general, ni del Ayuntamiento de Madrid en particular, con carácter básico, no resulta de aplicación obligatoria a dicho procedimiento normativo.

El Ayuntamiento de Madrid, haciendo uso de su potestad de autoorganización, ha previsto la necesaria elaboración de MAIN en la tramitación de sus anteproyectos de reglamentos y ordenanzas, previsión recogida en el Acuerdo de 3 de mayo de 2018, de la Junta de Gobierno, por el que se establecen las directrices para la elaboración de la MAIN y la evaluación normativa, y en el Acuerdo de 14 de mayo de 2020 por el que se aprueba la Guía Metodológica para la elaboración de la MAIN. Estos acuerdos establecen el contenido obligatorio de la MAIN a elaborar en el caso de las normas del Ayuntamiento de Madrid, y entre dicho contenido no se señala expresamente "el impacto en la familia".

En consecuencia, la valoración del impacto en la familia no es obligatorio en la modificación de la ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto es la regulación del régimen jurídico aplicables a las licencias de autotaxi. Se analiza, como se solicita en alguna de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública, su impacto en la familia.

No obstante, se analizarán algunas cuestiones en relación con el impacto sobre la familia suscitadas en el trámite de información pública.

Algunas alegaciones han propuesto la exigencia del certificado de delitos de naturaleza sexual como requisito para la obtención del permiso de conductor de autotaxi, alegando que en los taxis se trasladan menores.

Se ha considerado que nos es posible atender a esta petición por los motivos siguientes:

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.

El Real Decreto 1110/2015, de 11 de diciembre, por el que se regula el Registro Central de Delincuentes Sexuales establece en su artículo 3 apartado 2 indica lo siguiente

La finalidad del Registro es contribuir a la protección de los menores contra la explotación y el abuso sexual, con independencia de quién sea el autor del delito, mediante el establecimiento de un mecanismo de prevención que permita conocer si quienes pretenden el acceso y ejercicio de profesiones, oficios y actividades que impliquen el contacto habitual con menores, carecen o no de condenas penales por los delitos a los que se refiere el apartado anterior.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

Asimismo, el Registro tiene como fin facilitar la investigación y persecución de los delitos a que se refiere el presente real decreto con objeto de proteger a las víctimas menores de edad de la delincuencia sexual, introduciendo medidas eficaces que contribuyan a la identificación de sus autores y de cooperación con las autoridades judiciales y policiales de otros países, en particular con los Estados miembros de la Unión Europea y del Consejo de Europa.

Es preciso determinar si la conducción de un vehículo autotaxi puede ser calificada como "una profesión, oficio y actividad que implique el contacto habitual con menores".

La Agencia de Protección de Datos en su Informe 0401/2015 contesta a una actividad económica que consiste en "la prestación de servicios de transporte público de viajeros por carretera", indicando que "cuenta con numerosos trabajadores que en el desarrollo de su actividad están en contacto habitual con menores (conductores, azafatas, agentes de ventas, personal de estaciones de servicios, etc.)", muy similar en cuanto a su alcance a la conducción de un vehículo autotaxi.

La Agencia de Protección de Datos indica que "No parece que el espíritu y finalidad del precepto sea abarcar todo tipo de actividades económicas, sino sólo aquellas que impliquen un contacto habitual"; es decir, según el tenor literal de la ley, no es suficiente que en determinadas profesiones exista un contacto habitual con menores, lo que sucedería en general, sino que la profesión en sí misma implique, por su propia naturaleza y esencia, un contacto habitual con menores. Así, no parece que el mero hecho de poder tener un contacto con menores determine, per se, una limitación para el acceso y ejercicio a determinadas profesiones."

Concluye lo siguiente, "Así, en el caso planteado no resulta adecuado que, con carácter general, deba exigirse el certificado en cuestión para el acceso y ejercicio de todos los puestos de trabajo; sólo será necesario en aquellos que cumplan con los requisitos de contacto de carácter directo y regular con menores en el ejercicio ordinario de sus funciones. Así, no parece que a priori todo el personal de las estaciones de servicios o los agentes de ventas sea susceptible en esta situación. Tampoco, con carácter general, todo conductor de autobús o cualquier azafata que preste servicios en los autobuses quedará sometido a la previa certificación negativa. Si concurriría, por el contrario, la circunstancia en aquellos conductores o azafatas que presten servicios, con carácter directo y habitual, en autobuses que se dediquen al traslado de menores, como sucede en las rutas de los centros de educación infantil, primaria y secundaria o en otros centros, ya sea educativos, deportivos o sociales que presten servicios esencialmente destinados a menores.

Dado que la conducción de vehículos autotaxi no consiste en una prestación directa y habitual del traslado de menores no procede incluir como requisito el solicitado para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Otra de las cuestiones que se han suscitado es la relativa al horario y régimen de descanso de las licencias, que pueden suponer la obligación de extender la jornada laboral.

El régimen de descanso y la duración del servicio regulan exclusivamente el tiempo de prestación del servicio de la licencia, pero no establecen ninguna obligación de prestación del servicio por parte de los conductores. Es decir, es el titular de la licencia quien debe decidir, dentro de las restricciones que impone el régimen de descanso y la duración máxima del servicio, cuántas horas y con qué organización va a prestar el servicio. En el caso de que gestione el servicio del taxi con un conductor asalariado será de aplicación lo establecido en la normativa laboral, que en todo caso deberá respetar.

En cambio, la eliminación del mínimo de 7 horas permite una mejor conciliación, puesto que no obliga, como en el caso de la Ordenanza anterior a prestar servicio todos los días un mínimo de 7 horas, sino que es el titular de la licencia, en su facultad de organización como empresario, quien puede decidir el número de horas y días que desea prestar servicio. Por ejemplo, con esta

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.madrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:50

CSV: 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

modificación, un titular sin conductor asalariado, que conduce él mismo el taxi, que con la normativa anterior estaba obligado a trabajar un día del fin de semana, sábado o domingo según el calendario, puede organizar su trabajo para librar un fin de semana completo.

Por tanto, la regulación del régimen de descanso y la duración del servicio facilita que el titular de la licencia pueda ajustar la jornada laboral de sus empleados y la suya propia de forma más flexible.

Igual argumento aplica al régimen de eurotaxi y vehículos eléctricos puros para los que la exención del régimen de descanso general no constituye una obligación, sino una posibilidad de organización del trabajo más flexible para los titulares que opten por este tipo de vehículos.

6.7 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 cuantos 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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

6.7.1 Cargas administrativas que se incorporan:

6.7.1.1 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.

6.7.1.2 Cargas administrativas impuestas por iniciativa 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.

6.7.2 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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTANTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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.

4. **Emisoras de radio:** se suprime la obligación impuesta a 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).

5. **Documentación a bordo:** Supone una adaptación al Decreto eliminando aquellos documentos no precisos (artículo 51 de la ORT).

41 de 55

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.mst.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



MADRID



6. 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.

6.8 Otros Impactos

6.8.1 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.

Como consecuencia de las alegaciones recibidas en el trámite de información pública se propone incorporar un nuevo artículo 38 quater para el impulso de los vehículos eléctricos puros. Los vehículos eléctricos puros son aquellos operados por baterías o por pilas de combustible, que no tienen motor de combustión, y que, por tanto, no emiten gases contaminantes durante su

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

funcionamiento. Por este motivo, la implantación progresiva de los vehículos eléctricos es una medida muy relevante para la mejora de la calidad del aire en la ciudad de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid ha venido impulsando desde hace años la renovación de la flota del taxi con vehículos menos contaminantes para mejorar la calidad del aire.

Desde el punto de vista normativo, se estableció que los vehículos que se adscriban a las licencias tengan un distintivo ambiental de la DGT ECO o CERO EMISIONES, con la excepción de los vehículos Eurotaxi para los que no existía una oferta suficiente de vehículos.

Desde el punto de vista de acciones de fomento, con el fin de impulsar la renovación de la flota de taxi, en el año 2011 el Ayuntamiento inició una línea de actuación, aprobando en los ejercicios 2011, 2012, 2013, 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020 convocatorias de subvenciones para la adquisición de vehículos con bajas emisiones destinados al servicio de autotaxi.

Las sucesivas convocatorias han otorgado una subvención de 6.000 euros para los vehículos eléctricos puros que se adscriban a las licencias de taxi.

Sin embargo, en la convocatoria TAXIFREE 2020 el número de vehículos eléctricos puros que se han beneficiado de la subvención ha sido muy pequeño, 9 vehículos de 2.290 subvenciones concedidas (0,39% del total). El número de vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de taxi es 37 respecto a un total de 15.723 licencias (0,24% del total). A la vista del resultado se desprende que el incentivo económico para la adquisición de vehículos eléctricos ha conseguido un resultado escaso.

La experiencia de los regímenes especiales de Eurotaxi demuestra que la posibilidad de explotación de una licencia durante más tiempo es un incentivo suficiente para la adquisición y operación de un vehículo más costoso.

En consecuencia, se recoge la propuesta y se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi para incorporar beneficios similares a los Eurotaxis para los vehículos eléctricos puros.

Dado los niveles de precios de estos vehículos, con un coste de adquisición superior al de los vehículos convencionales ECO, se prevé que el número que se incorporará en los próximos años, hasta el año 2023, será de unos 500 vehículos, una cantidad similar a los vehículos Eurotaxi existentes en la actualidad, un 3,2% de la flota, por lo que su impacto general en la oferta de taxi será muy reducido.

6.8.2 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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://m1.nmsi.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



6.8.2.1 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,

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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.

6.8.2.2 Situación actual

En aplicación de la modificación de la Ordenanza operada en 2014, se han tramitado dos convocatorias de eurotaxi: de la Primera 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 Segunda 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, eliminando el sistema de convocatorias con duración temporal (actualmente 6 años) y cupo cerrado.

La modificación de los vehículos que pueden adscribirse a un vehículo Eurotaxi que deben tener distintivo ambiental ECO o CERO EMISIONES, eliminando la excepción que anteriormente permitía la adscripción de vehículos con distintivo ambiental C supone una mejora en las emisiones, con un coste del vehículo ligeramente superior.

El impacto máximo previsto de esta norma es de que el número máximo previsible de Eurotaxis se situará en torno a 1.500 vehículos, un 9,54 % de las licencias, un 4,54% más que el mínimo exigido por el 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.

Este valor se ha calculado a partir de los siguientes datos:

- El número de taxis de la Primera Convocatoria del Régimen Especial de Eurotaxis (y lo existentes con carácter previo): 458 taxis.
- La demanda de solicitudes de la Segunda Convocatoria del Régimen Especial de Eurotaxis: 1.103 solicitudes.

En consecuencia, el número máximo previsible es de 1.500 vehículos.

6.8.2.3 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.

Información de Firmantes del Documento



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.

6.8.2.4 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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://m11nms1.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



(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.*

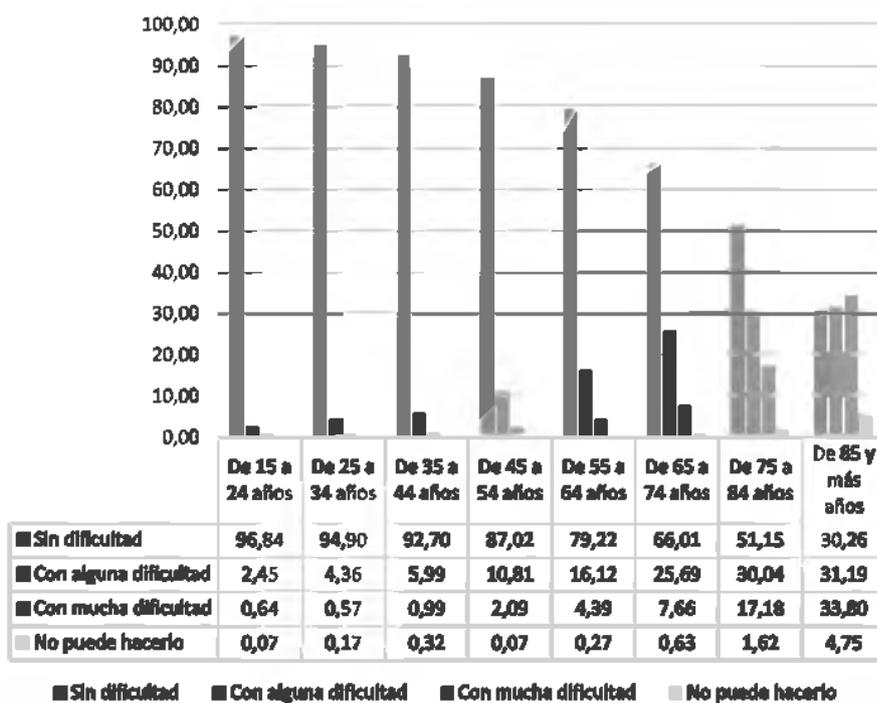
6.8.2.5 Justificación de la oportunidad de la implantación del bucle magnético

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.



% población con dificultades de audición por edad



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

Información de Firmantes del Documento



MADRID

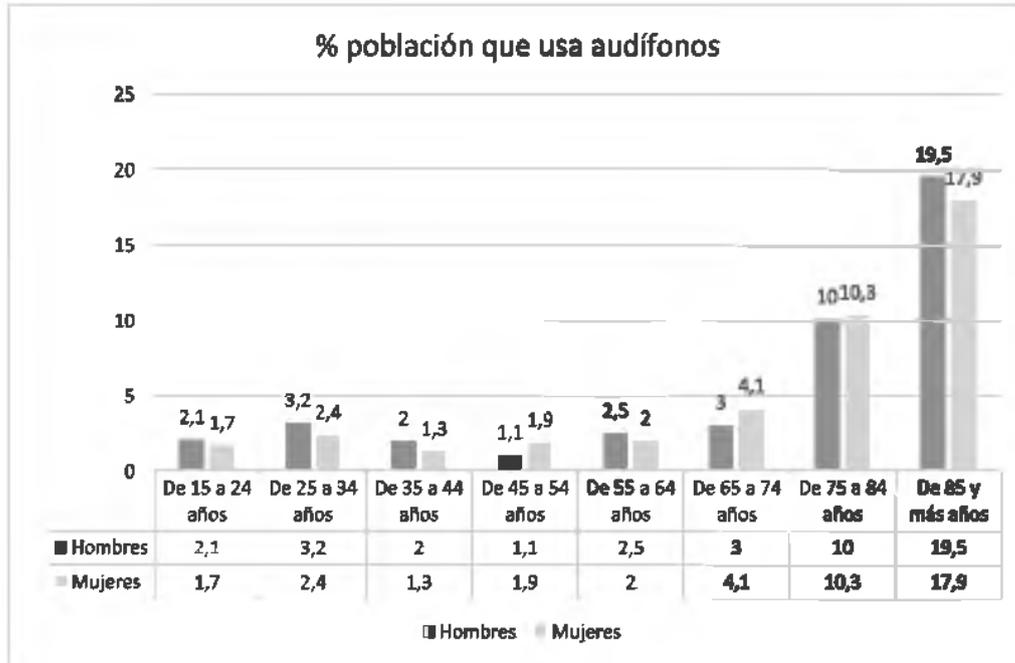
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:58

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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%.



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.

6.8.3 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.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D308B6A



9801FFD74D308B6A

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, apartado 5, que supone un régimen excepcional de descanso atendiendo a circunstancias de disminución 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 ordenación del Ayuntamiento de Madrid, se habilite la posibilidad de requerir información que permita valorar la situación del sector del taxi antes de tomar una decisión regulatoria.

6.8.4 Impacto de los 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.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



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.



Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
AMBIENTE Y MOVILIDAD
URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:58

CSV : 9801FFD74D30BB6A



7 Evaluación

7.1 Evaluación de objetivos

7.1.1 Objetivos

Los objetivos de la Ordenanza susceptibles de evaluación son los siguientes:

1. Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi.
2. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.
3. Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte.

7.1.2 Indicadores de objetivos

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	Favorecer el acceso a la obtención de licencias 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	Semestral
Meta	1.000 eurotaxi (31/12/2023)
Fuente de Información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección general de Gestión y Vigilancia de la Circulación

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://m1.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

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	Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte
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	Semestral
Meta	85 % (31/12/2023)
Fuente de Información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección general de Gestión y Vigilancia de la Circulación

7.1.3 Evaluación de indicadores de objetivos

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 de 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%

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTA/INTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:58

CSV : 9801FFD74D30BB6A



9801FFD74D30BB6A

7.2 Evaluación de impactos

7.2.1 Impactos

La aprobación de la Ordenanza persigue los siguientes impactos:

1. Reducir las infracciones más graves, que son las que conllevan pérdida de puntos.
2. Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales.
3. Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de taxi.

7.2.2 Indicadores de impacto

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Reducción de las infracciones que suponen pérdida de puntos
Descripción	Se evaluará el impacto de la licencia por puntos determinando el porcentaje de reducción de las infracciones que conllevan pérdida de puntos.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Reducir las infracciones más graves, que son las que aparejan pérdida de puntos de la Licencia por puntos que se crea en virtud de esta Ordenanza.
Unidad de medida	% reducción de expedientes sancionadores por infracciones que comportan pérdida de puntos.
Fórmula de cálculo	% reducción de infracciones respecto al año 2019.
Periodicidad	Anual
Meta	15 % (31/12/2023)
Fuente de Información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección general de Gestión y Vigilancia de la Circulación



9801FFD74D30BB6A

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:58

CSV : 9801FFD74D30BB6A



FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Incremento de conductores de autotaxi
Descripción	Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el Registro de permisos municipales.
Objetivo/Impacto asociado al Indicador	Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales.
Unidad de medida	Número de exámenes
Fórmula de cálculo	Número de conductores inscritos.
Periodicidad	Semestral
Meta	20.000 (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	Número de vehículos eléctricos puros
Descripción	Número de vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi.
Objetivo/Impacto asociado al Indicador	Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de taxi.
Unidad de medida	Número de vehículos
Fórmula de cálculo	Número de vehículos
Periodicidad	Anual
Meta	500 (31/12/2023)
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

7.2.3 Evaluación de indicadores de impacto

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCova.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:56

CSV : 9801FFD74D30BB6A



FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado				
Fase/Hito	Fecha Inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Reducir las infracciones más graves, que son las que conllevan pérdida de puntos	01/07/2021	31/12/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	40%
Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales.	01/07/2021	31/12/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	40%
Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de taxi.	01/07/2021	31/12/2023	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	20%



9801FFD74D30BB6A

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO
 AMBIENTE Y MOVILIDAD
 URL de Verificación: http://trm.munimadrid.es:8080/VECSV_WBCONSULTA/INTRA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 30/04/2021 12:34:53
 Fecha Firma: 03/05/2021 18:11:58

CSV : 9801FFD74D30BB6A

