MEMORIA DE VALORACIÓN DE ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

Introducción 4
Alegación nº 1 5
Alegación nº 2 6
Alegación nº 3 8
Alegación nº 4 11
Alegación nº 5 12
Alegación nº 6 36
Alegación nº 7 40
Alegación nº 8 43
Alegación nº 9 47
Alegación nº 10 52
Alegación nº 11 67
Alegación nº 12 71
Alegación nº 13 74
Alegación nº 14 Confederación FIAPAS 91
Alegación nº 15 94
Alegación nº 16 100
Alegación nº 17 117
Alegación nº 18 134
Alegación nº 19 151
Alegación nº 20 157
Alegación nº 21 174
Alegación nº 22 191
Alegación nº 23 208
Alegación nº 24 219
Alegación nº 25 243
Alegación nº 26 247
Alegación nº 27 255
Alegación nº 28 266
Alegación nº 29 281
Alegación nº 30 CONFEBUS MADRID. 298
Alegación nº 31 301
Alegación nº 32 305
Alegación nº 33 329
Alegación nº 34 341
Alegación nº 35 352
Alegación nº 36 360
Alegación nº 37 366
Alegación nº 38 372
Alegación nº 39 380
Alegación nº 40 392
Alegación nº 41 398
Alegación nº 42 404
Alegación nº 43 415
Alegación nº 44 421
Alegación nº 45 433
Alegación nº 46 445
Alegación nº 47 452
Alegación nº 48 456
Alegación nº 49 462

Alegación nº 50 UNAUTO VTC MADRID 470
Alegación nº 51 473
Alegación nº 52 MyTaxi Iberia SL 485
Alegación nº 53 504
Alegación nº 54 524
Alegación nº 55 BOLTEST TXFY S.L 561
Alegación nº 56 564
Alegación nº 57 576
Alegación nº 58 Asociación Élite Taxi Madrid 588
Alegación nº 59 621
Alegación nº 60 629
Alegación nº 61 637
Alegación nº 62 Asociación Plataforma Caracol 645
Alegación nº 63 659
Alegación nº 64 667
Alegación nº 65 675
Alegación nº 66 679
Alegación nº 67 691
Alegación nº 68 714
Alegación nº 69 722
Alegación nº 70 730
Alegación nº 71 742
Alegación nº 72 754
Alegación nº 73 Uber Systems Spain 762
Alegación nº 74 770
Alegación nº 75 Comité Madrileño de Transporte por Carretera 782
Alegación nº 76 875
Alegación nº 77 883
Alegación nº 78 891
Alegación nº 79 900
Alegación nº 80 908
Alegación nº 81 928
Alegación nº 82 936
Alegación nº 83 945
Alegación nº 84 954
Alegación nº 85 963
Alegación nº 86 975
Alegación nº 87 983
Alegación nº 88 991
Alegación nº 89 999
Alegación nº 90 1007
Alegación nº 91 1015
Alegación nº 92 1021
Alegación nº 93 1032
Alegación nº 94 1037
Alegación nº 95 1043
Alegación nº 96 1054
Alegación nº 97 1060
Alegación nº 98 1066
Alegación nº 99 1074
Alegación nº 100 Radio Teléfono Taxi 1075
Alegación nº 101 1101
Alegación nº 102 1109

Alegación nº 103. 1117
Alegación nº 104. 1125
Alegación nº 105. 1133
Alegación nº 106. 1142
Alegación nº 107. 1151
Alegación nº 108. 1163
Alegación nº 109 Movietrans digital, S.L 1171
Alegación nº 110. 1176
Alegación nº 111 Asociación Plataforma Afectados Diésel Euro 5 1184
Alegación nº 112. 1209

Introducción

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.

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

El presente documento recoge la contestación individual de cada una de las 112 alegaciones recibidas en el trámite de información pública de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

El documento de contestación a las alegaciones se estructura de la siguiente forma.

- Habrá un epígrafe para cada alegación con el encabezamiento donde se indica el número de la alegación, según ha sido asignado por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

- Cuando una alegación conste de varios documentos, se numerarán y se contestarán dentro de la alegación, indicando la parte que corresponde a cada documento.

- Se incluirá en primer lugar una copia de la alegación presentada, junto con la contestación punto por punto, que se escribirá en letra cursiva, y una conclusión, en la que se indicará si se incorpora o no la alegación a la modificación de la Ordenanza.

- Para las alegaciones presentadas por personas físicas se omitirá el nombre de la persona que envía la alegación, por motivos de protección de datos; mientras que, para las personas jurídicas se incluirá el nombre de la persona jurídica que realiza la alegación. Todo lo anterior, sin perjuicio de los derechos de acceso al expediente conforme a la legalidad vigente.

Alegación nº 1.

El escrito de alegaciones es el siguiente:

Que el nuevo reglamento del taxi no favorece al taxista. Si este se le favoreciera en que tenga más trabajo más impuestos se recaudarían. Pero si tenemos que hacer todo lo que el nuevo reglamento dice esto será la ruina para los taxistas. que no tenemos que ser competitivos con las VTC ni con los patinetes ni coches de alquiler. Por lo que solicita que no se apruebe el nuevo reglamento y que se consulte con los taxistas no asociaciones del taxi que mirar por sus intereses no por los de los taxistas

***Contestación**:*
Esta modificación de la Ordenanza Reguladora del taxi responde primeramente a la obligación de adaptar al ámbito normativo municipal a las modificaciones realizadas por el Decreto de la Comunidad de Madrid 35/2019, de 11 de abril de modificación del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, al propio tiempo que trata de introducir mejoras relacionadas con la protección del medio ambiente, los derechos de los viajeros como destinatarios finales de la prestación de un servicio en taxi y en materia de accesibilidad.

En la alegación presentada no se incluye ninguna propuesta concreta de la modificación, por lo que no se modifica el proyecto de modificación de Ordenanza como consecuencia de la alegación.

Alegación nº 2.

En la alegación presentada se incluyen las siguientes propuestas:

Respecto al Artículo 22 e) relativo al bucle magnético: Solicita que se anule puesto que, según informes de los especialistas, el bucle magnético es un producto de apoyo que facilita a las personas usuarias de prótesis auditiva (audífono/implante) una mayor accesibilidad auditiva en espacios abiertos o en lugares cerrados con mucho ruido ambiente o cuando existe una distancia lejana entre ambos interlocutores. En un vehículo no existe distancia lejana para la interlocución ni ruido ambiente que dificulte la conversación, este tipo de ayuda a la audición se usa habitualmente en lugares cerrados como teatros, hoteles... por las dimensiones de las instalaciones de los mismos, pero un taxi con un habitáculo de 2 metros cúbicos no hay problema para la comunicación.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

En relación con el artículo70 Licencia por puntos. También solicita la sustitución del término licencia por puntos por el termino cartilla por puntos. Dicha solicitud se basa en la equiparación al denominado carné por puntos de la DGT que quita puntos por cada infracción susceptible de retirada de puntos al que cometió la infracción y nunca al dueño del vehículo por el mero hecho de ser titular del vehículo. este articulo no genera seguridad jurídica debido a que el titular puede contratar a un trabajador asalariado y una mala praxis de dicho conductor puede recabar en la sanción al titular de la licencia que generando empleo y dotando a la ciudad de mayor oferta de taxi al estar más tiempo de servicio el vehículo se vería agraviado por una mala práctica de un conductor con cartilla municipal propia y sobre quién debería recaer el peso de la infracción.

Contestación:

En primer lugar, se considera preferible el término licencia por puntos al propuesto en la alegación pues es el titular de la licencia el obligado a soportar las sanciones de la normativa de transporte. El término cartilla no tiene ningún significado jurídico y, por tanto, no procede su utilización.

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 3.

En la alegación presentada se manifiesta disconformidad con los siguientes artículos:

Observación 1ª: Art. 1.bis. **Definiciones.** En el punto "2. Forma de contratación", el apartado "a) Servicio previamente contratado", está mal titulado, ya que un servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, no tiene por qué ser un servicio previamente contratado, se contratan servicios por estos medios para realizarlos en el mismo instante de recibirlos. Por lo que el título de este apartado debería cambiarse por "a) Servicios contratados telemáticamente". Igualmente, a todos los artículos que hacen referencia a este apartado, se le debe cambiar el enunciado, para adaptarla a esta corrección.

***Contestación**:*

El concepto de servicio previamente contratado está ya recogido en el artículo 45 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, de la Comunidad de Madrid (en adelante, RTCM): El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo. Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos. Por tanto, este concepto de "telemático" como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

En consecuencia, procede la utilización de la misma terminología que la normativa autonómica que se desarrolla.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: Art.4. Apartado a). No estoy de acuerdo con la incorporación de la persona jurídica. Una licencia municipal de Taxi, debe ser un puesto de trabajo enfocado al trabajador autónomo. La entrada de la figura de la persona jurídica precarizará el trabajo de taxista asalariado, y terminará con la competencia Interna entre iguales que se da actualmente, ya que es un servicio prestado casi en su totalidad por autónomos con una sola licencia. Todo ello acabaría en una pérdida de calidad del servicio en perjuicio de los usuarios.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Art.7. Transmisión. No estoy de acuerdo con la eliminación del requisito de no haber transmitido otra licencia con anterioridad a 2 años. La retirada de este requisito fomentará la figura de la compraventa de licencias, que, especulando con su valor, suben el precio de las mismas, con el único sentido de enriquecerse, en perjuicio del taxista que realmente quiere adquirir una como medio de ganarse la vida.

***Contestación**:*
Este requisito no se ha eliminado como tal pues ya se establece en el artículo 17.2 del RTCM, a efectos de no reiterar normas.

En cualquier caso, para evitar errores de interpretación que la falta de mención expresa en la Ordenanza pueda provocar, se incorpora expresamente el requisito de la limitación temporal de 2 años en la adquisición de las licencias.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª: Artículo28 Revisión de permiso de conductor. No estoy de acuerdo con que se quite de la Ordenanza la obligación de tener que revisar el Permiso Municipal de Conductor de Taxi cada 5 años, y la obligación de volver a examinarse para su obtención, en caso de no haber trabajado en esta profesión, un mínimo de 12 meses en los últimos 5 años. Esto supone una pérdida de garantías al usuario, ya que estos requisitos y obligaciones, hacen del conductor de taxi un trabajador al día, en conocimientos, tanto de cambios legislativos que afecten a su actividad, como los propios del medio urbano en el que debe desenvolverse.

***Contestación**:*

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

- *La autorización BTP, suprimido. Ahora solo exigible el permiso de conducción de la clase B.*

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

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

En consecuencia, de mantenerse la revisión quedaría reducido a la acreditación de aptitudes físicas y psicofísicas (ya contemplando en la revisión del permiso de la clase B por la normativa de tráfico, cuya posesión se mantiene) quedando un trámite muy desnaturalizado, motivo por el cual se procede a su eliminación sin que esté justificado la necesidad de realizar un curso de reciclaje, no previsto en la normativa autonómica por lo que no se considera su inclusión.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª: Art. 38 Duración del servicio. En el punto 1. No estoy de acuerdo con la desaparición de la obligación de prestar servicio de lunes a domingo, un mínimo de 7 horas diarias, salvo los días de descanso obligatorio. Creo que está obligación, garantiza al usuario un servicio público de interés general como es el Taxi.

***Contestación**:*

No consta que exista una falta de demanda del servicio del taxi que obligue a mantener un mínimo de 7 horas diarias. No existiendo una justificación por motivos de servicio, se prefiere una redacción que facilite la organización del titular de la licencia para la prestación del servicio, para que, entre otras cuestiones, ajuste mejor la prestación del servicio a la demanda o pueda organizar el trabajo de la forma más adecuada a sus intereses conforme a los principios de libertad de empresa.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Obligaciones de los conductores: Art. 54. En el apartado d). No estoy de acuerdo con el código de vestimenta elegido. Si bien creo necesario la obligación de un código de vestimenta o uniformidad más riguroso, me parece muy poco acertado el color oscuro de la camisa, teniendo en cuenta los rigores del verano de nuestra ciudad. Un gran número de Taxistas de Madrid, ya vienen utilizando un código de vestimenta obligatorio, elegido y consensuado por las radioemisoras y las entidades representativas similar en todas ellas:
Camisa de vestir azul cielo. Pantalón o falda de vestir azul marino. Zapato de vestir negro. Chaleco de vestir azul marino opcional. Corbata azul marino opcional

Este último código de vestimenta, además de ser el elegido por muchos Taxistas, cosa que debería haber tenido en consideración este ayuntamiento, me parece más coherente con el hecho de que el Taxi, como servicio público de transporte de viajeros, vista como los demás conductores de trasporte público de viajeros de Madrid, como son el metro y el autobús.

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
   - *1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.*
   - *2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.*
   - *3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.*
   - *4º. Zapatos cerrados oscuros.*

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Se estima la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Alegación nº 4.

En las alegaciones remitidas se realizan observaciones al artículo **54 d) relativo a la vestimenta**, proponer su modificación ya que no queda del todo claro el código de vestimenta. El color oscuro es una amplia gama de colores y muchos de ellos quedan a la percepción del ojo humano (oliva, canela, ocre, granate...entran en la gama de oscuros). Creo que se debería especificar un poco más.

En cuanto a prenda de vestir, tampoco está definido claramente ya que la RAE lo define como prendas que se reservan para ocasiones señaladas o que requieren de cierta formalidad. Hay bombachos, faldas largas, minishort, etc. que dependiendo del tejido pasan a ser formales o de vestir. Se debería especificar largo de falda y pantalón, colores válidos, e incluso tejidos. Otra aportación que haría es que la camisa o polo pudiera ser de un color más claro que las otras prendas para dar una vestimenta más coherente.

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
   1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
   2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
   3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
   4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

En relación con una mayor especificación de códigos de colores, se entiende que es adecuado dejar una cierta libertad dentro de un código de vestimenta que permita a los titulares de licencia personalizar su vestimenta y diferenciarse ante el cliente del taxi. Por tanto, no se considera necesaria una mayor especificación del código de vestimenta.

Se estima la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Alegación nº 5.

En las alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

En el preámbulo del anteproyecto, se nombra la palabra mercado en 3 ocasiones. Toda una declaración de intenciones en la línea de liberalizar el Servicio Público de taxi, en coordinación con la regulación autonómica, y allanar el terreno para la llegada inminente de Multinacionales, contraviniendo la Ley 17/2009 de 23 de noviembre que excluye de su ámbito de libre acceso, las actividades de transporte urbano. En nuestra opinión, el anteproyecto de modificación de la ordenanza del taxi (AMOT) adolece de criterio, realidad, coherencia, e incluso legalidad, y, sin embargo, abunda en la ambigüedad interpretativa.

Deben corregirse los siguientes preceptos en el texto definitivo, antes de su aprobación en el Pleno del Consistorio, para no provocar daños irreparables.

Art.1. bis. Definiciones

Observación 1ª: En el **punto 2, Formas de contratación**, es erróneo e irreal el criterio adoptado para definirlas. Un usuario contrata un servicio de transporte en taxi, en función de su necesidad.

Dicha necesidad puede ser inmediata (servicio inmediato, necesidad presente) o demorada en el tiempo previendo garantizarse el servicio en un momento determinado y futuro (servicio con hora precontratado, necesidad futura). No entendemos por qué en su definición de servicio directamente contratado se excluye la petición por teléfono o telemática cuando puede ser una necesidad inmediata.

Ejemplo podría ser un usuario que se acerca a su parada de taxi y elige el taxi de su emisora o app habitual, o un usuario alejado de paradas de taxi y vías principales de tránsito, que necesita el servicio para ese mismo instante, y solicita un servicio inmediato a distancia con su teléfono, teniendo en cuenta que el taxista inicia la carrera en su aparato taxímetro, en el mismo momento que es directamente contratado y se dirige a recoger al cliente. (Artículo 41 puntos 1 y 2 del Desarrollo del Servicio. Ordenanza del Taxi)

Estos ejemplos demuestran que no son reales las definiciones y relación que plantea el artículo 1 bis en cuestión. Confunde e identifica precontratación con solicitud telemática, a distancia o en persona, confunde tiempo con espacio, confunde el carácter temporal del objeto del contrato con el lugar donde se concreta el contrato, contraviniendo el Código Civil y la sentencia jurisprudencial de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo 734/2005 de 5 de octubre de 2005.

La Precontratación sólo es posible si hay un diferimiento futuro en las obligaciones y derechos contraídos en la prestación del servicio. El precontrato hoy, es la primera fase o compromiso de realizar mañana el servicio o segunda fase. Una de las esencias del transporte por taxi es su Inmediatez, y en el ámbito urbano, acorde a nuestro ordenamiento jurídico actual, les corresponde a las licencias de taxi, concesionarias del servicio público. Si hay que definir e introducir estas formas de contratación para el servicio público de taxi, seguramente pensando en el mercado de las VTC, habrá que determinar temporalmente los minutos que diferencian la Inmediatez y la precontratación con hora determinada. (Ver legislación de autonomías que han regulado el tiempo de precontratación para VTC que estipula su regulación inherente, excluyéndolas de la inmediatez.) Cualquier cambio en estas condiciones, realizados por el Ayuntamiento en su ordenamiento, podría acarrear reclamaciones patrimoniales de las concesionarias hacia su Administración, máxime cuando el segmento del servicio que más crece es, precisamente, el de petición inmediata a través de medios telemáticos y esto, no es precontratación. Preocupante.

La redacción del punto 2 en cuanto a la definición de las **Formas de Contratación**, debe ser:

Servicio previamente contratado, de necesidad futura o Servicio con hora determinada: servicio contratado en cualquier lugar o por cualquier medio admitido en derecho. Servicio directamente contratado de carácter Inmediato, de necesidad presente: servicio contratado en cualquier lugar o por cualquier medio admitido en derecho. La diferencia entre un servicio Inmediato y uno Precontratado será de 60 minutos.

Contestación

El concepto de servicio previamente contratado está ya recogido en el artículo 45 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, de la Comunidad de Madrid (en adelante, RTCM): El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo. Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos. Por tanto, este concepto de "telemático" como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

El RTCM no prevé ninguna restricción respecto a la inmediatez de la contratación del servicio como la que se propone en la alegación. Con carácter general, introducir restricciones sobre las previsiones del decreto autonómico que no están motivadas por necesidades del servicio sería arbitrario. En la argumentación que plantea no se aprecia una justificación clara para introducir las modificaciones que sugiere por lo que no procede su incorporación al proyecto de modificación de Ordenanza.

En consecuencia, procede la utilización de la misma terminología que la normativa autonómica que se desarrolla.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª:

En el punto 3, **Modos de fijación del precio del servicio del taxi**. El taxímetro actúa, lleva calculando el precio del servicio desde hace décadas con una tecnología que sólo permite conocer dicho precio a posteriori, sólo una vez finalizada la carrera, el usuario conoce su importe.

Se trata de un aparato periférico fijo, que calcula el precio en función de los metros recorridos físicamente, tiempo empleado y las tarifas oficiales municipales. Igualmente, su regulación industrial, estatal y autonómica sobre aparatos taquimétricos y metrología, es de hace décadas.

Hoy, existe ya una tecnología que permite conocer el precio del servicio a priori, es decir, se puede calcular un precio exacto por anticipado en un segundo. Un cálculo de metros y tiempo vía satélite por GPS, las tarifas oficiales, un dispositivo inteligente, Una App o software que a través de algoritmos conjuga todos los datos, e Internet.

El Taxi como sector y las Administraciones, de momento, no se han planteado introducir dicha tecnología en los taxímetros, de manera decidida. Esto produce una "desventaja competitiva" respecto de un "servicio idéntico paralelo" prestado por VTC, en la mayoría de los casos, millones de casos, de forma ilegal al no disponer de la hoja de ruta debidamente confeccionada como atestiguan los informes de la Inspección de transportes. Esta "plaga" particular que padece el Taxi hace años, únicamente calcula el precio a priori, siempre disfrutando de la ventaja de conocer la tarifa invariable del Taxi, incurriendo en múltiples ocasiones en posible Dumping (vender el servicio con precios por

debajo del coste con el objetivo de eliminar al competidor) convirtiéndose en elevado porcentaje, no sólo en una competencia ilegal, si no también, en competencia desleal, con la "complicidad" de la Administración. Así es imposible competir.

El Ayuntamiento introduce en el AMOT el precio cerrado como un acto de fe, "para ayudar al taxi a competir", vinculado a que el taxista disponga de una emisora o App comerciales con esta tecnología, al igual que el usuario, y con carácter máximo (ya hoy un Tribunal ha sentenciado, que el precio cerrado no puede tener carácter máximo). Esta propuesta del Ayuntamiento *deja fuera del precio cerrado a todo aquel taxista o usuario que no disponga de App-emisora comercial,* que no disponga de este "taxímetro inteligente adicional".

Aparte de quebrar la normativa obsoleta metrológica, se genera una distorsión y un agravio comparativo incompatible con la competencia interna entre licencias, incluso, con la Constitución Española. Todo taxista y todo usuario, ya sea la contratación de servicio con hora precontratado, o servicio inmediato, deben tener la posibilidad de ofrecer o solicitar un precio cerrado por anticipado. Para ello, es el Ayuntamiento quien debe desarrollar adecuadamente como garante del servicio público, la aplicación TXMAD como una App oficial de "taxímetro virtual" (Resolución nº16085) con las tarifas municipales actualizadas en remoto, conectada y accesible desde una versión para todos los usuarios y conductores, con una privacidad, seguridad e identificación encriptadas, en el caso de que no se disponga de App-emisora comercial. Así, b) Precio Cerrado: precio de un servicio de taxi calculado por anticipado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid a las App-emisoras, o TXMAD como App oficial municipal, de acuerdo con las tarifas vigentes. Si el precio se cierra anticipadamente, podrá el usuario abonar y el taxista cobrar, igualmente, antes de iniciar el servicio.

***Contestación**:*

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

Así, el taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización. Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM".

La prestación de los servicios precontratados a precio cerrado es voluntaria. Es decir, el titular de la licencia puede optar por prestar servicios según esta modalidad o bien continuar en exclusiva prestando los servicios medidos por aparato taxímetro.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la

licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

En relación con el pago del servicio en el momento de su precontratación en lugar de después de ser realizado supone alterar el principio general del pago de un servicio tras su prestación, por lo que no es posible atender a su petición.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 4. Requisitos para ser titular de Licencia

Observación 1ª: En este artículo, la novedad es la introducción en la estructura del Taxi de la persona jurídica. Es decir, podrán ser titulares de hasta 3 licencias, tanto pymes, Multinacionales, fondos de inversión…, como autónomos personas físicas.

Se adapta el AMOT al Nuevo Reglamento Autonómico del Taxi de 2019 (RTA)en vigor, que así lo recoge. En principio y aunque impugnado el RTA, se trata de una privatización sin control administrativo en el AMOT de las Licencias de taxi. En otras Autonomías, se establece un porcentaje de licencias máximo de titularidad a nombre de persona jurídica. (Cataluña) Dado el carácter anónimo del capital en las personas jurídicas, una persona física podría ser titular de hasta 3 licencias y al mismo tiempo, propietario de participaciones o acciones de una Sociedad o múltiples Sociedades. De igual modo, una sociedad podría ser titular de Licencias y participar en el capital de otras sociedades sin control hoy en día. En definitiva, una persona física o jurídica puede controlar un número indeterminado de licencias municipales de taxi ya sea por titularidad o participación en el capital de sociedades titulares de licencias.

Desde nuestro punto de vista, esta distorsión provocará situaciones de abuso de posición dentro de la estructura interna del sector, tendiendo a estructura monopolística, dónde los pequeños propietarios, unititulares, Asociaciones y el propio Ayuntamiento, perderán capacidad de decisión e incluso su propia existencia, en beneficio de los grandes controladores de licencias. Ejemplo por analogía, es la actual estructura de la VTC y su evolución en España. Un Sector estratégico nacional, podría caer en manos de Multinacionales extranjeras si no se articulan preceptos de control sobre una concesión administrativa como es la licencia de taxi. Así, el Artículo 4. Debe de añadir un punto j) El porcentaje máximo de titularidad a nombre de personas jurídicas no sobrepasará el 10% de la flota total de licencias.

***Contestación**:*

Los requisitos de titularidad de las licencias de autotaxi y sus limitaciones se regulan expresamente en el Decreto 74/2005, sin que las normas municipales puedan contravenirlas. En concreto, el artículo 10 del RTCM mediante la modificación operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, establece en su apartado 1c) la posibilidad de que las personas jurídicas sean titulares de licencia de autotaxi, añadiendo en su apartado 3 que un mismo titular no puede concentrar más de 3 licencias y suprimiendo el límite del 10 % de la flota.

Dado que el límite de concentración de 3 licencias no es objeto de regulación en la Ordenanza reguladora del taxi, pues el artículo 5 de la ORT, no incluido en esta modificación, se remite expresamente a lo disponga el Decreto autonómico no procede añadir a la modificación de la ordenanza más restricciones que las expresamente contempladas en el Decreto autonómico.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: En este artículo 4 del AMOT se ha **suprimido el apartado c**) de la Ordenanza del Taxi, en el que establece la obligatoriedad de tener el domicilio en la Comunidad de Madrid para los titulares de licencia.

Aunque esta supresión obedece a Sentencia del Alto Tribunal, ésta se produce antes de la irrupción de la persona jurídica, por lo que requiere rectificación en el AMOT. Si la licencia opera y obtiene rendimiento prestando el servicio íntegramente dentro de la Comunidad de Madrid, parece de justicia fiscal entre los titulares, que al menos estén domiciliados en territorio español. La posibilidad de domiciliarse fuera de territorio español es infinitamente más amplia si se trata de una persona jurídica, pudiendo generarse un posible dumping fiscal desleal entre las licencias, si un titular se domicilia en un "paraíso fiscal" dentro de la Unión Europea.

Además del quebranto a las arcas públicas, facilitando la elusión fiscal y el posible blanqueo de capitales, se perdería transparencia y control administrativo sobre los titulares y sobre las propias licencias. Así c) Estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda cuando fuera una persona física y, disponer de domicilio fiscal en territorio español para todo titular de licencia, o controlador de licencias a través de ingeniería societaria.

***Contestación**:*

El Reglamento autonómico ya no exige que se acredite el domicilio de la persona, a cuyo efecto así lo determinó la Sentencia 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia (confirmada en casación por sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio), declarando la nulidad del artículo 4.1 c) de la Ordenanza reguladora del taxi, cuyos argumentos han de entenderse no solo respecto a las personas físicas sino también a las jurídicas, aunque en aquel momento no estuvieran contempladas como posibles titulares de licencia, pues en otro caso se estaría faltando al fallo judicial de obligado cumplimiento.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 10. Registro Municipal de Licencias

En el AMOT se incluye dentro de este artículo un punto h) el cual debe suprimirse pues hace referencia a la licencia por puntos, la cual debe eliminarse del AMOT como expondré en la alegación correspondiente.

Contestación:

Dado que se mantiene la Licencia por puntos de acuerdo con las consideraciones que se exponen para los artículos 70 y 71, se mantiene el apartado h)

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 16. **Requisitos de vehículos**

Uno de los principales costes de explotación es el fondo de amortización anual que garantiza para el titular, la renovación del vehículo.

La Ordenanza establece en el punto 1 de este artículo, la vida útil máxima de los vehículos autotaxi en 10 años. Sin embargo, la desgraciada experiencia de la pandemia de Coronavirus, con una crisis por hibernación de la economía, impiden al profesional dotar este fondo anual, que debe recogerse en el AMOT la paralización de este plazo en el cómputo de los 10 años.

Así debe incluirse una **excepción al límite de 10 años** y un ejemplo: Si la Comunidad autónoma certifica un período de 2 años de especial crisis, todos los vehículos adscritos en ese momento y, por tanto, afectados por haber perdido la amortización de dichos años, podrán alargar la vida útil de su vehículo más allá de los 10 años, en dichos 2 años certificados, hasta los 12 años. "Los vehículos… Podrán superarse los 10 años, si a lo largo de su vida útil desde su adscripción a la licencia, se produjo un período anual debidamente certificado por Comunidad autónoma, de especial crisis económica y siempre que se encuentre en perfecto estado de revista.

***Contestación**:*

Dado que la antigüedad de los 10 años viene establecida en el Reglamento autonómico, corresponde a la Comunidad de Madrid ampliar dicho plazo. La Ordenanza del Taxi no puede contener ninguna previsión contraria a lo previsto en el Reglamento autonómico.

A este respecto, el DECRETO 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 18. **Autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi**.

Ya hemos expuesto anteriormente la desventaja competitiva del servicio público de taxi en cuanto a los precios y sus tarifas reguladas por la Administración.

Dicha desventaja se produce respecto de 8.500(aprox.) autorizaciones de 36 euros VTC, que basan su negocio en realizar servicios de pseudotaxis regateando la Ley. Siguiendo los informes de la Inspección de transportes de la Comunidad de Madrid, alrededor del 75% de sus servicios se realiza sin Hoja de Ruta, es decir, funcionando como "falsos taxis". Según estos informes basados en una pequeña muestra, y teniendo en cuenta que una VTC trabaja 24 horas al día los 7 días de la semana, alrededor de 60 millones de servicios estarían esquivando la Ley, al año).

Sin embargo, este AMOT parece no tener presente este problema o "virus" para su Servicio público de taxi, únicamente mencionando en el preámbulo el abstracto mercado. Incluso, el propio Ayuntamiento ha archivado la Ordenanza de VTC que introducía regulación para la movilidad y contaminación de estos vehículos VTC, que normalmente son de color oscuro y llevan una pegatina roja con estrellas blancas. Si continúan operando en medio urbano, con benevolencia cómplice de las Administraciones que lo permiten como si desconocieran su existencia, el Taxi seguirá perjudicado por barreras administrativas de su regulación. De esta manera, es imposible competir.

En este sentido, otra desventaja competitiva es la elección de vehículo. En tiempos donde la VTC se dedicaba a realizar el servicio para el que fue autorizada, no existía este problema. Hoy, los VTC

disponen de un abanico en la elección de vehículo muy superior al del Taxi. El Taxi, en la práctica, continúa sujeto a los modelos que tengan a bien las marcas en homologar. Este artículo 18 lo demuestra, el proceso para la homologación de un vehículo, independiente de las marcas, es complicadísimo y costoso.

Se aprovecha por las Marcas la regulación, principalmente en aspectos técnicos relacionados con el aparato taxímetro, como periférico fijo y sus implicaciones en la ITV, para sólo homologar hacia el taxi, los modelos que su estrategia comercial determine.

El Ayuntamiento homologa un modelo de vehículo a petición de la Marca. Ejemplo extremo de esta distorsión es el caso Euro5, donde se autorizó en Ordenanza, a vender a los taxistas modelos, durante los años 2013 y 2014, limitados en su vida útil a 01 de enero de 2020 por causas medioambientales, sin prácticamente alternativas para los profesionales que tuvieron que renovar en ese instante. Más del 80% de las renovaciones en el año 2013 tuvo que realizarse con modelos Euro 5 afectados por la prohibición (no hubieran existido modelos 10 años vida útil, homologados para todos), con el consiguiente perjuicio para el taxista en pérdida de años de vida útil y su amortización.

Afortunadamente, una Ordenanza de Movilidad posterior, les concedió una prórroga junto a los VTC hasta 31 de diciembre de 2022, todavía hoy disputándose en los Tribunales gracias a la Asociación de afectados Euro5 taxi. La introducción de la tecnología digital en los taxímetros, evolucionando hacia taxímetros inteligentes debiera acabar con este problema. El Sector y la Administración (desarrollando TXMAD como App oficial de taxímetro, ya comentado, actualizando la normativa taquimétrica y de metrología del siglo XX a la era digital e inteligente del siglo XXI…) han de encabezar la "transformación digital" elaborando un plan, dentro del fondo de reestructuración e innovación de la economía española con fondos europeos pospandemia.

El AMOT poco recoge al respecto, no debemos dejar escapar esta oportunidad que reflejaremos en una Disposición transitoria.

***Contestación**:*

Con ocasión de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2017 se establece que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi pueden corresponder a modelos previamente autorizados por el Ayuntamiento o ser de libre de elección, siempre que se cumpla los requisitos generales previstos en el Decreto autonómico y los específicos contemplados en la Ordenanza en cuanto a dimensiones y emisiones.

La autorización de vehículos por el fabricante exime al titular de la licencia que adquiere alguno de los modelos autorizados de la obligación de aportar la documentación técnica que acredita el cumplimiento de los requisitos técnicos del vehículo, tanto los establecidos en la normativa nacional, y autonómica como lo propios de la Ordenanza del Taxi.

Cualquier persona puede solicitar la adscripción de un vehículo a una licencia de taxi, no exclusivamente los fabricantes. Este procedimiento, denominado de libre elección, exige que el titular deba aportar toda la documentación técnica necesaria para acreditar el cumplimiento de la normativa exigible por el vehículo concreto que deba adscribir a la licencia.

Por otra parte, el taxímetro es un instrumento de medida sometido al control metrológico previsto en la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros.

El denominado "taxímetro inteligente" no es propiamente un taxímetro, en el sentido jurídico del término, sino un mecanismo para el cálculo de un precio conforme a un algoritmo. Por tanto, las

condiciones establecidas para el cálculo de las tarifas conforme a los parámetros facilitados por el Ayuntamiento de Madrid son equivalentes al denominado taxímetro inteligente.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios

Observación 1ª: En el punto1, apartado e) Se obliga a los nuevos vehículos que se adscriban a licencia, la incorporación de un sistema de facilitación de la comunicación con las personas sordomudas, el **bucle magnético**. Este tipo de decisiones, que implican un coste adicional para el profesional, debe obedecer a un estudio riguroso sobre el número de servicios que utilizarán este dispositivo. Es decir, si el coste de establecerlo en toda la flota, es compensado por el beneficio que genera a la comunidad sordomuda. Sin dicho estudio, pensamos en una imposición arbitraria del Ayuntamiento.

En nuestra opinión y a falta de dicho estudio, del cual no tenemos constancia, no debe aprobarse como elemento único, pues existen otras alternativas más económicas y funcionales a través de App y dispositivos inteligentes (teléfono smartphone, tabletas, display de ordenador del vehículo, etc.) que están en el equipo habitual de la mayoría de las taxistas. Así por ejemplo y dentro del SmartEar.es del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; el Taxi a través de una campaña publicitaria de promoción, entre otras cuestiones, se incluiría como espacio donde operan App de apoyo a las personas sordomudas como Ava, Petralex, etc., cubriendo de manera holgada este nuevo servicio en beneficio de las personas sordomudas. Así, se añade como opción sustitutoria al bucle magnético y el apartado queda, e) Bucle magnético o Dispositivo inteligente, teléfono smartphone, tableta, etc., con acceso a Internet e incorporación de Aplicación (App)de apoyo a la comunicación con personas sordomudas.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: En el punto 2 de este artículo 22, se establece que: El taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización. Tras la implantación de la tarifa 9 de precio cerrado máximo (Resolución 16085) y la reciente sentencia del Tribunal Administrativo por impugnación de la resolución, que establece la **tarifa 9 desde el inicio de carrera y carácter cerrado, eliminando el carácter de máximo**; este artículo no podrá ser cumplido en la mayoría de los taxímetros con la tecnología que poseen.

Debe modificarse utilizando la posibilidad que ofrece TXMAD, como App oficial, supliendo al taxímetro físico en esta tarifa, con un período transitorio, en el cual también se adaptaran los módulos luminosos incluyendo tecnología inalámbrica BlueTooth o Wifi.

El desarrollo de una App oficial del Taxi es prioritario, si realmente el Ayuntamiento desea promocionar su servicio público, aprovechando los fondos europeos como se comentó anteriormente. Debe incluirse TXMAD en la App de transporte público municipal 360, la cual, publicitan gratuitamente durante los dos últimos años los taxis en sus ventanillas y pegatinas de tarifa. Ha de conseguirse, que, en las búsquedas de servicio de Taxi en Internet, el Taxi de Madrid aparezca como primera opción y no como ahora, que surgen empresas de VTC sin ser taxis (prueba fehaciente de su irregular servicio de pseudotaxis sin taxímetro), y el Taxi y su nombre, ni aparecen.

El AMOT debe recoger esta realidad, así, al igual que se exige un taxímetro físico, un equipo informático y e-mail, un TPV contactless, etc., debe incorporarse como elemento obligatorio la App TXMAD, dentro de un período transitorio, en un taxímetro inteligente, para ofrecer el mencionado precio cerrado en beneficio del usuario, que así lo demanda. Así, en el punto 2 de este artículo 22, queda: El taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización, a excepción de las tarifas de precio cerrado y precio por plaza, las cuales serán calculadas y reflejadas visiblemente, a través de una App comercial o TXMAD en un Dispositivo telemático, pudiendo interactuar el cliente con la misma App en versión usuario, que hará las veces de taxímetro inteligente de apoyo, con conexión inalámbrica al módulo luminoso e impresora.

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente, el taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización". Por tanto, este artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

Los servicios precontratados pueden prestarse a taxímetro o precio cerrado.

*Con la implantación de la posibilidad de ofrecer **servicios precontratados a precio cerrado**, el artículo 38.3 del RTCM indica que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**.*

Para desarrollar la obligación de entrega de los parámetros, se publicó la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo

6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito '9', independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos.

La prestación de los servicios a precio cerrado es voluntaria. Sólo en el caso de que el titular de la licencia decida prestar servicios a precio cerrado deberá contar todos los elementos necesarios para el cumplimiento de lo previsto en la Ordenanza reguladora del taxi, en particular lo relativo a taxímetros y capilla.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: En el punto 3, Nos parece excesiva y arbitraria, la obligatoriedad introducida de conservar los **datos de los totalizadores diarios durante un año**. El Ayuntamiento sólo exige los "datos"; pero para obtenerlos, el titular debe imprimir el tique totalizador que le suministra con la tecnología disponible su taxímetro actual. El Coste en papel físico para una flota de 15723 por los días anuales, olvidos, etc. no son funcionales ni administrativa ni ecológicamente, en unos tiempos donde la tecnología suple al documento en papel. El titular de licencia ya está obligado a conservar durante 4 años toda la documentación fiscal. Una vez esté desarrollado TXMAD por el Ayuntamiento, podrá incluirse esta funcionalidad de manera automática, siempre respetando la privacidad y la Ley de protección de datos. Hasta ese instante, suprimir el punto 3 quedando la regulación al respecto de la Ordenanza del Taxi en cuanto a deber de colaboración para fines estadísticos.

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

***Contestación**:*

El Ayuntamiento de Madrid tiene la facultad de ordenación del servicio conforme a las competencias atribuidas por el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, desarrollado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

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

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

En cuanto a los límites de la información solicitada que se precisa para la gestión del servicio no se incluyen, en ningún caso, ningún tipo de dato personal.

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

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

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

La potestad del Ayuntamiento de Madrid para la ordenación e inspección del servicio serían de imposible desarrollo si no existiera una obligación de conservación de los datos objeto de las labores de ordenación e inspección.

Respecto al plazo de conservación se ha establecido un plazo de un año, que es coherente con la utilización que se propone para los datos facilitados, entre otros la revisión de las tarifas y resoluciones sobre el régimen de descanso, ambas de carácter anual. Es conveniente destacar que este plazo es muy inferior al que establecen otras administraciones para la inspección de actividades. Por ejemplo, la Administración Tributaria establece un plazo de conservación de 4 años para todos aquellos documentos que justifiquen o sean relevantes para la determinación de la deuda tributaria.

La conservación por un periodo menor impediría su control en el procedimiento de revista administrativa anual, que es el habitualmente utilizado para el control de la documentación de los vehículos autotaxi.

En consecuencia, como se ha justificado, el plazo de conservación requerido es el mínimo que permite garantizar el cumplimiento de las facultades de ordenación e inspección.

Según se indica en la modificación de la Ordenanza la forma de entrega de la documentación se determinará mediante resolución del órgano competente, de modo que se valorarán la forma más adecuada de hacerlo que minimice las cargas al sector del taxi.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi

La calidad el servicio de taxi, lleva incrementándose varios años por múltiples factores.

Uno fundamental y diferenciador, es la profesionalidad de los conductores de autotaxi en el área de prestación conjunta de Madrid, la capital de España. En este sentido, influyó positivamente la Ordenanza del Taxi de 2012, la cual establecía el requisito de estar en posesión del título de graduado en ESO o equivalente, como filtro inicial de conocimientos culturales y de idiomas para el aspirante a conductor de autotaxi, al igual que la Empresa Municipal de Transportes (EMT) establece para sus conductores.

Esta circunstancia, complementada con un examen de 5 pruebas de 2 horas y media de duración, trataban de garantizar un servicio de calidad para el usuario. La ya mencionada desventaja competitiva con respecto a las empresas de VTC, propiciada en buena medida por la Administración, tanto en precio (tarifa regulada inmóvil frente a precio dinámico, en ocasiones por debajo del coste, bordeando la ilegalidad del dumping), como en vehículos, como en contaminación, también aparece en este aspecto de la profesionalidad. Dichas empresas contratan asalariados sin ningún requisito

académico, ni ninguna prueba acreditativa de su profesionalidad, con una precariedad ya denunciada y contrastada (siguiendo sentencias de los Tribunales de lo social) y que en realidad ejercen una especie de Dumping social contra el Taxi. Las VTC disponen de una mano de obra sin cualificación, para realizar el mismo servicio de transporte que el Taxi, incumpliendo el Ordenamiento Europeo y de Transportes, con el beneplácito de la Administración y perjuicio de la ciudadanía.

El Ayuntamiento de Madrid, consciente de esta realidad, intenta desregular en sentido contrario al de la calidad y seguridad dentro de la profesionalidad, para igualar VTC y taxi. El AMOT elimina el requisito académico de estar en posesión del graduado en ESO para los nuevos aspirantes a conductores de taxi. Resulta inquietante este paso atrás del Ayuntamiento, sin ningún estudio certificado al respecto, queriendo empobrecer la calidad del servicio de Taxi, justo cuando el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, anuncia la regulación de la profesionalidad de los conductores VTC en la misma medida que los conductores de autotaxi. No nos parece casual.

Nos parece incongruente, regular en este AMOT un incremento de calidad a través de la introducción de una uniformidad oscura obligatoria y al mismo tiempo regular para eliminar elementos de profesionalidad como son los requisitos académicos, que garantizan un mínimo de calidad. Parece no importar el esfuerzo que están realizando hoy, y lo hicieron en el pasado los aspirantes a conducir un taxi de Madrid, para obtener su titulación mínima exigida de Graduado en ESO, como requisito indispensable de garantía y calidad en el servicio. El mensaje que se lanza al aspirante a taxista, que está estudiando hoy la ESO, es que puede abandonar, impropio de una Administración, lamentable, y al margen del agravio respecto de los aspirantes que si obtuvieron el graduado. Nos oponemos en rotundo a rebajar la calidad de servicio, rebajando las condiciones de los aspirantes, en aras de un empleo digno y convencidos de que no es precisamente lo que está demandando el usuario.

Deben mantenerse los requisitos de acceso a la profesión que definía la Ordenanza del Taxi de 2012, tanto el graduado en ESO como el examen psicotécnico de la prueba de acceso, del mismo modo que se exige a los aspirantes de la EMT, maquinistas, policía, bomberos, etc. Así, El artículo 28 del AMOT debe rectificarse incluyendo lo estipulado en la Ordenanza del Taxi de 2012 en su punto 1, a) Hallarse en posesión de permiso de conducción de la clase B o superior a ésta, con al menos un año de antigüedad; y hallarse en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria (ESO), o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero, debidamente acreditadas su homologación o convalidación. Igualmente se añadirá en su punto 2 dentro de la prueba de acceso, un apartado e) Examen Psicotécnico y Psicológico.

Contestación:

La calidad de un servicio se define de acuerdo con parámetros que atienden a diferentes aspectos: protección del medio ambiente, accesibilidad del transporte, garantía de atención a los viajeros y la incorporación de nuevas tecnologías. En todos ámbitos el Ayuntamiento de Madrid ha venido actuando:

- ***Protección del medio ambiente**: desde la aprobación de la Ordenanza reguladora del Taxi se han seguido dos líneas específicas de actuación. Por un lado, fijando los requisitos medioambientales de los vehículos autotaxi y, por otro lado, aprobando anualmente líneas de subvención a los vehículos especialmente sostenibles, Eco y Cero emisiones.*

- ***Accesibilidad del transporte**: fomentando la flota de eurotaxi con líneas de subvención en un primer momento y con la aprobación de dos convocatorias de régimen especial de eurotaxi, superando el límite legal del 5 % de la flota efectiva, exigida legalmente, y que ahora permite la libertad de adscripción.*

- ***Garantía de atención a los viajeros****: como destinatarios finales de la prestación de un servicio de taxi favoreciendo mediante nuevas formas de contratación, complementarias y no excluyentes de las ya existentes, como el precio cerrado y el taxi compartido.*

- ***Incorporación de nuevas tecnologías****: como TXMAD, la aplicación oficial del taxi de Madrid, única en todo el Estado, que incluye una amplia variedad de funcionalidades de interés no solo del taxista, como titular de licencia y conductor asalariado, sino como viajero al poder obtener las rutas e importe estimado del viaje o la gestión de los objetos perdidos.*

En consecuencia, no es un único factor el que determina la calidad percibida del sector del taxi. De hecho, existen otros factores, como la limpieza, la vestimenta, los buenos modales o productos de cortesía, como botellas de agua, que tienen un gran impacto en la calidad percibida.

En relación con la exigencia de titulación ESO se han recibido numerosas alegaciones del sector del taxi solicitando el mantenimiento de dicho requisito, pues un mayor nivel de formación redunda habitualmente en una mejor prestación de un servicio al personal. Es un sistema que lleva funcionando desde su implantación en la Ordenanza Reguladora del Taxi del año 2012 de forma correcta. En consecuencia, se admite la alegación.

En relación con la exigencia de un examen psicotécnico los datos de los exámenes realizados en los últimos años demuestran que la totalidad de los conductores que se han presentado al examen superan esta prueba. En consecuencia, es una prueba que no tiene ningún valor selectivo y, en consecuencia, se ha demostrado ineficaz para la mejor selección de los conductores de autotaxi. Por otra parte, la superación de las pruebas de aptitudes psicofísicas es un requisito para la obtención y renovación del permiso de conducción, por lo que el control efectivo de estas aptitudes se realiza de forma efectiva y periódica por la DGT, lo que hace redundante su repetición para la obtención del permiso de conductor de autotaxi.

Por tanto, se mantiene la propuesta de eliminación.

Se estima parcialmente la alegación y modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza para mantener la obligatoriedad de la titulación ESO.

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

Desde nuestro punto de vista, la identificación del conductor a través de una tarjeta exterior (El conocido coloquialmente cartón colgado de una percha en el parabrisas), con su nombre y fotografía, a la vista de cualquier persona, sea o no sea usuario del servicio, no respeta la Ley de protección de datos actual.

Otros colectivos de servidores públicos se identifican en el exterior únicamente con un número, al margen de sus datos personales. Igualmente, su emisión genera costes administrativos, de funcionalidad, de tiempo, e incluso medioambientales, tanto para los funcionarios como para los taxistas. Nos parece una identificación del siglo pasado su regulación y expone sobremanera la seguridad del profesional.

Hoy existen otros métodos de Identificación más seguros y respetuosos con la privacidad, como son las contraseñas en todo tipo de App. De hecho, las principales App y emisoras comerciales ya disponen de este sistema de identificación. Volviendo a TXMAD, esta aplicación exclusiva del taxi,

proporcionar a unas claves de acceso personalizado tanto a conductores como a usuarios, identificándolos con total seguridad para el servicio.

El AMOT no apuesta por esta posibilidad, parece desconocer el mundo digital y sus posibilidades en perjuicio del avance del Taxi hacia un servicio cada vez más tecnológico acorde a los tiempos. Así el Artículo 31 recogerá la transición digital de la Identificación, en una Disposición transitoria. Mientras, supresión del nombre y apellidos, quedando sólo foto y número.

***Contestación**:*

La tarjeta de identificación de conductor es un documento expedido por el Ayuntamiento de Madrid para la adecuada identificación del conductor de autotaxi que deberá portarse siempre que se esté prestando servicio y se colocará en la parte inferior derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior del mismo. (art. 31.1 Ordenanza Reguladora del Taxi), estando íntimamente relacionada con el cumplimiento de obligaciones laborales y de la Seguridad Social. Por tanto, resulta esencial que figure la identificación de la persona, nombre y apellidos en tanto que el ejercicio de la actividad profesional lo justifica.

*A este respecto la **Sentencia 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia** (confirmada en casación por sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio), considera conforme a derecho la tarjeta de identificación del conductor, al indicar expresamente.*

> *Se trata pues de un documento que tiene fines identificativos frente a terceros usuarios del servicio, que se impone a quien está prestando un servicio público, que constituye por tanto, un derecho del usuario, en cierta medida equiparable al establecido en el hoy vigente artículo 53 1 b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas Derecho a identificar a las autoridades y al personal al servicio de las Administraciones Públicas bajo cuya responsabilidad se tramiten los procedimientos, antes establecido en el artículo 35 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

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

El 5% de la flota de taxis deben ser eurotaxi adaptados para personas de movilidad reducida por normativa europea (15723 x 5% = 786). El eurotaxi es un vehículo más grande, consume más carburante y tiene un coste adicional de la adaptación para silla de ruedas. Para cubrir estos costes y dotarle de rentabilidad, el Ayuntamiento estableció un régimen especial de libranzas para este 5% de vehículos y hacerlos atractivos, dentro de un cupo que controla el Ayuntamiento y por sorteo de solicitantes. Se estableció que nunca librarían, pueden trabajar todos los días del año. Es decir, la rentabilidad la obtienen del propio Sector, trabajando alrededor de 115 días más al año que el resto de las licencias.

Este régimen especial, ha provocado la aparición de 2 tipos de licencias, con distintos derechos y distinto valor patrimonial durante los 6 años de vida que establece la concesión del régimen especial eurotaxi. Agravio comparativo que provoca no pocos conflictos entre los titulares, especialmente en las esperas de madrugada en el aeropuerto en día festivo, pues en la práctica se han convertido en vehículos de alta ocupación. A las 05:55 horas de un domingo o festivo, los eurotaxis peregrinan raudos y veloces hacia el aeropuerto para ocupar su lugar en la bolsa sin deber de esperar como el resto y entrar antes de las 06:00h.

En nuestra opinión, jamás debieron establecerse estos dos tipos de licencia, la licencia es única, con igualdad en derechos y obligaciones. La rentabilidad del eurotaxi, debería cubrirla el Ayuntamiento y Comunidad autónoma a través de subvenciones directas al taxista o bonos sociales al usuario, todo ello financiado con los fondos europeos de transporte, como ya se hizo en el pasado. Si el régimen especial es un error por lo explicado, en cuanto agravio entre titulares, competencia desleal entre titulares, el AMOT propugna incrementarlo, generando más división, discordia.

Pretende liberalizar el acceso al régimen del eurotaxi, que todo titular de licencia pueda acogerse a él. Una vez más, el Ayuntamiento regula en contra de la lógica, sin importar desvirtuar el artículo 37 de la presente Ordenanza en cuanto a descanso del personal, eliminando de facto el día libre y el descanso de fin de semana y vacacional. Esta nueva medida provocará la posibilidad de incrementar un 20% la oferta de autotaxis circulando en día laborable y un 50% en festivo y el mes de agosto, la ciudad no lo necesita, incluso la perjudicaría por lo expuesto.

No es coherente regular las emisiones de los autotaxi, e imponer modelos únicamente ecológicos, incluso anticipándose años a cualquier regulación mundial de taxis (caso Euro5 diésel, pretendía achatarrar vehículos para taxi con 5 y 6 años), para después dar la posibilidad a toda la flota de circular y, por tanto, contaminar, todos los días del año.

De nuevo, la desventaja competitiva respecto de la VTC planea en el AMOT, pretendiendo allanar el futuro. Una VTC puede estar el doble de horas dando servicio, contaminando y entorpeciendo la movilidad, que un taxi. Dicho de otro modo, el Taxi contamina la mitad que una VTC gracias a su regulación de descansos y regulación horaria, y el Ayuntamiento pretende con esta medida, que el taxi contamine más, "flexibilizando" el taxi una vez más, para así igualarse con la VTC y no ser "cómplice" de este Dumping contaminante. Un disparate para la calidad del aire, cuando lo inteligente es regular la VTC, pero su Ordenanza, con competencia municipal, está archivada por decisión del actual equipo de Gobierno.

A la espera de que el Ayuntamiento ponga a disposición los estudios de declaración de impacto ambiental de esta medida y los muestre a la ciudadanía y a los grupos políticos antes de su aprobación, el artículo 38 bis debe volver a su redacción original en cuanto al porcentaje de flota eurotaxi, que es del 5%. Así, se suprime el punto 1 del artículo 38 bis del AMOT y se vuelve a activar el 38 bis ter.

Contestación:

Respecto a la presunta creación de licencias de dos clases, la sentencia TSJ de Madrid 830/2017, de 28 noviembre, indica expresamente que los beneficios del Régimen Especial de Eurotaxi (impugnado por la AMT en la ORT 2014) no conculca el principio de igualdad, pues la sentencia indica expresamente:

> *"En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxi y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado*
>
> *…/…*
>
> *Además, debe tenerse en cuenta que dadas las características del vehículo Eurotaxi exige no sólo una mayor inversión en su compra sino también en su adaptación y sin que la posibilidad que el actor reclama al Ayuntamiento de Madrid como el establecimiento de subvenciones o ayudas para la adquisición de dichos vehículos, la bonificación o subvención de la adaptación de los mismos, el establecimiento de ayudas económicas para los discapacitados en el uso del*

taxi que incrementen la demanda y hagan más rentable la adquisición de este tipo de vehículos por parte de los profesionales, el establecimiento de mejoras en la circulación y uso diario de este tipo de vehículos, sea exigible más aún cuando muchas de ellas requieren una disponibilidad presupuestaria, que está sometida a criterios de control de gasto, teniendo la corporación local autonomía para establecer dichas medidas u otras de fomento indirecto como es la prevista en la ordenanza impugnada".

El sistema actual de Régimen Especial de Eurotaxis ha permitido a la ciudad de Madrid alcanzar el 5% mínimo requerido 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. Otras iniciativas anteriores basadas en subvenciones se han revelado ineficaces para conseguir este objetivo. El Ayuntamiento de Madrid, atendiendo a la eficacia de la medida pretende mantenerla y extenderla.

Frente al supuesto peligro de proliferación de Eurotaxis, a la vista de los datos de solicitudes presentados a la segunda convocatoria del Régimen Especial de Eurotaxi del año 2017, se presentaron 1.075 solicitudes válidas para 300 plazas. Si se hubiera satisfecho al 100 % la demanda, el porcentaje de licencias con vehículo eurotaxi hubiera representado un 6,84% de las licencias de Eurotaxi, un valor ligeramente superior al 5% exigido por la normativa.

Respecto a la queja de la eliminación de los días de descanso, la Ordenanza regula el régimen de descanso de las licencias, no los horarios de descanso de los conductores que efectivamente conducen el taxi. Esto último entra dentro del alcance de la libertad del empresario para decidir las horas de prestación de la licencia en el marco de la Ordenanza y de la normativa laboral que resulte aplicable.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 39. Contratación.

El artículo 39 en la Ordenanza del Taxi de 2012, resuelve la contratación del servicio en 2 frases y 17 palabras. Viene a decir que el taxi puede contratarse de cualquier forma por la capacidad total. Las nuevas tarifas para "competir" obligan al AMOT a invertir en 4 artículos nuevos y extensos, muy alejados de los principios de simplificación del preámbulo.

El AMOT ya incluyó un artículo 1 bis para confundir términos como precontratación, estableciendo definiciones erróneas. La VTC sólo puede dar su servicio con precontratación.

En este artículo 39, de nuevo confunde y mezcla ERRÓNEAMENTE, precontratación con petición a distancia y directo o personal con servicio inmediato. Volvemos a incidir en lo ya expuesto. El prefijo "pre" determina que el servicio se realizará en un tiempo posterior futuro, con independencia de si lo hacen a distancia con medios telemáticos, verbalmente, por escrito, de manera directa en persona, etc. Se intenta establecer una igualdad "falsa", precontratación = petición telemática, para legitimar en un hipotético futuro la actividad VTC, igualando al taxi ahora en el AMOT. No es casual, que este debate fuera uno de los principales motivos de la Movilización del Taxi en 2019 en el conflicto frente a los VTC y los legisladores, y continúe a día de hoy. La prueba, este AMOT.

La precontratación versa sobre el aspecto temporal de la necesidad de contratar un servicio, inmediato o futuro. Sólo en un contrato realizado para satisfacer una necesidad futura se puede hablar de "precontratación", es como si hubiera dos contratos, el precontrato o compromiso de obligación que se conforma en el momento presente y el contrato cuando se realice el servicio en el momento futuro acordado. Nada tiene que ver la forma o el lugar, en persona o a distancia, como se

concrete dicho contrato con la precontratación y, por tanto, no se puede limitar la nueva tarifa de precio cerrado sólo a los servicios telemáticos.

El contrato para satisfacer una necesidad INMEDIATA de transporte, en turismo de hasta 9 plazas en medio urbano, es exclusivo de las licencias de Taxi, con independencia de la forma contractual utilizada, que será cualquiera admitido en derecho (verbal en parada, verbal en la vía pública, telefónico verbal, telemático por App, escrito por whatsap o mensaje SMS, etc.). Un ejemplo: vecino que se acerca a la parada de taxis de su barrio para ir al aeropuerto en ese mismo instante. Contrata verbalmente el servicio de trasporte de manera directa, para satisfacer una necesidad inmediata y presente vecino que se acerca a la parada de taxis de su barrio para contratar con el taxista que le lleve al aeropuerto al día siguiente. Precontratación verbal para satisfacer necesidad futura. Según la redacción del AMOT, el ejemplo b no es un servicio previamente contratado, ya que utiliza la forma de contrato verbal en parada y sería "directo" y no podría contratar precio cerrado. Craso error. Deshaciendo este "error", sobre el cual se articula el 1 bis ya comentado, el artículo 39, 39 bis y 39 ter., requieren una rectificación completa, para no generar desigualdad entre taxistas que dispongan del "taxímetro inteligente adicional" para el cálculo de las nuevas tarifas, que les facilita su App o Emisora comercial, abonando la correspondiente comisión, y los que no dispongan de App o Emisora.

Por ello es fundamental el desarrollo por parte del Ayuntamiento, de TXMAD como App oficial de acceso universal para todos los taxistas y usuarios. El utilizar el "taxímetro virtual" como así lo denomina la resolución 16085, y establecer la tarifa 9 desde el inicio de carrera como ha sentenciado el Tribunal, evita riesgos en la conducción, respetando el Reglamento General de Circulación respecto de la manipulación de dispositivos durante la marcha. Así, el artículo 39 Contratación, rectificado y simplificado sería: *"Se admiten todas las formas y tipos admitidos en derecho, de contratación del servicio. Para las tarifas de precio cerrado y precio por plaza, se utilizará la App oficial TXMAD o App o emisora comercial, con los parámetros otorgados por el Ayuntamiento, respetando en todo momento las tarifas municipales vigentes."* Se eliminan los puntos 1, 2 y 3.

Artículo 39 bis. Precio cerrado. Se elimina el punto 1.

En el artículo 39 ter. Precio por plazas Se elimina el punto 1,

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente, el concepto de servicio previamente contratado se determina en el artículo 45 Decreto 74/2005: El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo. Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos. Por tanto, este concepto de "telemático" como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

Además, el Ayuntamiento ya está trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado en servicios precontratados a través de TXMAD, la aplicación municipal del taxi de Madrid, a efectos de facilitar al viajero el cálculo del importe del viaje.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 48. Régimen tarifario.

La tarifa del Taxi se actualiza anualmente a propuesta del Ayuntamiento (oyendo a las Asociaciones representativas), en la Comisión de precios de la Comunidad de Madrid con participación de las Asociaciones de Consumidores.

Este proceso controvertido anual, ha provocado un descenso acentuado del poder adquisitivo del taxista, en los últimos años de congelaciones tarifarias. Para agilizar, simplificar, despolitizar y dar un justiprecio a este proceso, debe añadirse en el punto 1: "*El régimen tarifario…los titulares de licencia, y en función del índice de precios al consumo, IPC del mes de noviembre, en la misma medida que se aplica al resto del transporte público de la ciudad (EMT, Metro, etc.)"* Debido a la reciente sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo nº 7 de Madrid, en la cual se pronuncia sobre la impugnación de la Resolución de la tarifa 9 o de precio cerrado máximo. Se suprime la totalidad del punto 4 en el AMOT, ya que no puede tener carácter de máximo un precio cerrado. El punto 4, se sustituye por: "*En los servicios de precio cerrado y tarifa fija, podrá cobrarse y abonarse, tanto el conductor como el usuario, por adelantado el servicio de transporte contratado, dentro del ámbito de derechos y obligaciones*."

Contestación:

En relación con la propuesta de indexación de las tarifas del taxi al IPC, esta práctica es contraria a lo establecido en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, que en su artículo 4 apartado 1 establece expresamente que "Los valores monetarios referidos en el artículo 3.1.a) no podrán ser objeto de revisión periódica y predeterminada en función de precios, índices de precios o fórmulas que los contenga." Los valores monetarios del artículo 3.1.a) son "Las revisiones de cualquier valor monetario en cuya determinación intervenga el sector público. A tales efectos, se entiende por sector público el conjunto de organismos y entidades enumeradas en el artículo 3.1 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre".

Por otra parte, la competencia de la aprobación de las tarifas es de la Comisión de Precios de la Comunidad Autónoma de Madrid, por lo que, en todo caso, correspondería a la esta entidad realizar la indexación que propone en su alegación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 49. Paradas

Aunque la petición a distancia cada día cobra más relevancia, el servicio a través de parada, debe promocionarse igualmente por parte del Ayuntamiento.

La parada de Taxis forma parte de la imagen del Sector y de la Ciudad. Es un servicio más ecológico, pues evita la circulación de los autotaxi en su búsqueda de clientes, y más económico tanto para el usuario como para el taxista, pues se eliminan trayectos de ir a recoger y comisiones que paga el profesional a su App o emisora comercial.

Así debe incluirse un plan de mejora y promoción de Paradas anual por parte del Ayuntamiento y conseguir hacer atractivo recibir el servicio de esta manera, incluso desde el propio régimen tarifario, con el objetivo de salvaguardar un activo del Sector y de la propia ciudad. Se añade en el punto 4 al final: "mismas. *El Ayuntamiento realizara una campaña publicitaria anual del Taxi madrileño, con especial atención y promoción al servicio prestado desde parada*."

Contestación:

La realización de campañas de publicidad no son objeto de regulación en la Ordenanza cuyo objeto se refiere a cuestiones relacionadas con el transporte, la protección del medio ambiente, la accesibilidad y la garantía de los derechos de los viajeros, sin que proceda la inclusión en la Ordenanza de propuestas que no tengan carácter normativo encaminadas a fomentar este servicio de transporte

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 54. Obligaciones de los conductores Dentro de la decencia mínima que debe mostrar un conductor de autotaxi cara al público, cuidando su imagen y la de todo el sector, no entendemos la imposición del tono de colores oscuros o prendas, que coarta la libertad de elección, máxime cuando dicho coste corre a cuenta del profesional y no del Ayuntamiento. Pensamos que, si existe un problema en este sentido, con informe de quejas y reclamaciones en incremento, bastaría con hacer cumplir el actual punto d) de la Ordenanza del taxi que dice: "*Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente, quedando prohibida la utilización de prendas y calzado deportivos y de baño, así como los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas."* La modificación del AMOT a este respecto nos parece arbitraria, y el problema, que existe en una minoría pequeña de conductores, no se resuelve introduciendo esta modificación, si no cumpliéndose la anterior que ya lo prevé.

No merece tal modificación, para hacernos pagar a justos por pecadores y todos oscuros taxistas épsilones. Así, se suprime del AMOT, esta obligación de indumentaria oscura y se vuelve a la anterior regulación del punto d).

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
   1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
   2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
   3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
   4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos

El Título VI de la Ordenanza del Taxi, recoge el Régimen Sancionador, del artículo 59 al 69 incluidos. Son 7 artículos pues 4 de ellos están vacíos de contenido, que configuran un completo Régimen Sancionador, el cual lleva aplicándose hace años contra el infractor. El AMOT lo mantiene.

El Ayuntamiento debe disponer un informe de reclamaciones e inspecciones, en el que se observe un incremento, tanto en el número de infracciones como en su gravedad, por parte de los taxistas en la prestación del servicio, que justifiquen la inclusión de 2 nuevos artículos y la inoperancia del anterior régimen.

Esta idea es la que deja entrever la inclusión del nuevo artículo 70. Licencia por puntos y el artículo 71. Procedimiento Sancionador de la Licencia por puntos. Desde nuestro punto de vista, a la espera de analizar dicho informe, esta idea no es real y se publicita una imagen manipulada del Sector del Taxi madrileño, el cual ha ido ganando puntos de calidad y seguridad del servicio año tras año. El estudio independiente entre los usuarios de Hotels.com a nivel europeo, la ciudad de Madrid es la cuarta capital del mundo con mejores taxis, sólo por detrás de Londres, Nueva York y Berlín. Recordar la labor altruista de los taxis de Madrid, cuando la ciudad los ha necesitado en situaciones de extrema gravedad, sin que nadie se lo pidiera. Al igual que la indumentaria, pensamos que el problema de los infractores, los cuales son una minoría cada día más pequeña y cierto muy dañina, se soluciona con suficiencia si se aplicara correctamente el régimen sancionador ya existente. No es necesario una vuelta de tuerca adicional creando un régimen añadido, por tanto, alegamos por la supresión de los artículos 70 y 71 del AMOT.

En cualquier caso, de llevarse a efecto, debiera establecerse sobre el infractor que conduce el vehículo adscrito a la licencia. Es decir, un permiso municipal por puntos para los conductores (autónomo titular, autónomo colaborador, o asalariado). La licencia en sí, no es culpable de las infracciones que comete el que conduce el vehículo.

***Contestación**:*

En relación con el principio de legalidad, el régimen sancionador aplicable al taxi está definido en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en su capítulo V.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 27 apartado 3, indica expresamente "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". Es decir, mediante disposiciones reglamentarias de desarrollo, como en el caso de modificación de esta Ordenanza, es posible introducir graduaciones de la norma.

En este caso, la norma de la licencia por puntos permite definir claramente en qué circunstancias se aplica la suspensión temporal de autorizaciones y licencias prevista en el artículo 16 apartado 1. El artículo 16 apartado 1 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la acordarse la suspensión temporal 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."

El objeto de la licencia por puntos es determinar en qué circunstancias se acordará la suspensión prevista en el artículo 16 apartado 1. En este sentido, la norma es plenamente respetuosa con el principio de legalidad de las disposiciones sancionadoras y de la habilitación reglamentaria de las disposiciones reglamentarias de desarrollo previstas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Disposición transitoria sexta Régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos autotaxi

El legislador municipal, cuando regula aspectos de emisiones contaminantes sobre un vehículo, está refiriéndose a la regulación sobre su circulación, su movimiento dentro de la ciudad.

Así lo hace la Ordenanza de Movilidad Sostenible en vigor desde el 24 de octubre de 2018, cuando regula la circulación de vehículos autotaxi, en función de sus emisiones contaminantes. Sin embargo, en la Ordenanza del Taxi (año 2012), el mismo legislador municipal, también regula las emisiones contaminantes de dichos vehículos autotaxi estableciendo restricciones distintas, atendiendo a su prestación de servicio. Esta contradicción aparente sólo se produce en este punto, es decir, la Ordenanza de Movilidad nunca regulará las tarifas del taxi o el examen de acceso, no es su cometido; como de igual manera la Ordenanza del Taxi nunca regulará la frecuencia de un semáforo o los carriles bici, no es su cometido.

En nuestra opinión, la prestación de servicio de taxi incluye muchos aspectos, todos los que se detallan en la Ordenanza. La circulación de los vehículos autotaxi es uno de estos aspectos esenciales que conforman la prestación del servicio. Es por ello, y atendiendo a la regulación más reciente y específica sobre emisiones contaminantes de motores y su movimiento dentro de la ciudad, de la Ordenanza de Movilidad, que debe emplearse con preponderancia el concepto

circulación y así evitar conflictos de contradicción interpretativa entre Ordenanzas. Igualmente debe reflejarse en el AMOT, los posibles derechos salvaguardados en la Ordenanza de Movilidad respecto de los vehículos autotaxi con motores euro 5 etiqueta B, adscritos en activo desde antes de octubre de 2018 (todos los autotaxi cumplen esta restricción, pues dejaron de adscribirse Euro 5 para taxi el 31 de diciembre de 2014 por Ordenanza. Otros no están cumpliendo esta norma medioambiental con el "conocimiento benevolente" del Ayuntamiento), los cuales disponen de una prórroga para circular hasta el 31 de diciembre de 2022 junto a los VTC (Disposición transitoria segunda Ordenanza de Movilidad sostenible).

Así, en toda la Disposición, donde refleje prestación o prestando servicio", se sustituirá por el término "Circulación o circulando." Se añade un punto 4 a la Disposición.: "*Este AMOT no entrará en contradicción ni derogará, en cualquier caso, lo dispuesto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, sobre los derechos otorgados a la circulación de los vehículos autotaxi etiqueta medioambiental B."*

***Contestación**:*

La Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, que entró en vigor el 14 de diciembre de 2012, introdujo en su artículo 16 por primera vez una antigüedad máxima de diez años y unos requisitos ambientales para los vehículos adscritos a las licencias de taxi de Madrid. Para aunar ambos requisitos se estableció un doble sistema:

1 *Para los vehículos con clasificación medioambiental B adscritos a la licencia antes de la entrada en vigor de la Ordenanza Reguladora del Taxi (14 de diciembre de 2012) se permitía la prestación del servicio, pero siempre con el límite de los 10 años. (Disposición transitoria Segunda apartados 1 y 2)*
2 *Para los vehículos B adscritos con posterioridad a dicha fecha (14 de diciembre de 2012) se permitía la sustitución por vehículos B hasta el 1 de enero de 2015, pero aquí limitando su antigüedad hasta el 1 de enero de 2020. Por tanto, es este segundo supuesto, que estaba obligando a los titulares a la sustitución de los taxis antes de los 10 años, y su posible contradicción con la Ordenanza de Movilidad Sostenible, lo que está judicializado, pero en ningún caso, el plazo máximo legal de antigüedad, que está en 10 años.*

Por tanto, mientras esta cuestión esté judicializada no procede modificación alguna de la Ordenanza al respecto.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Anexo VIII. Cuadro sancionador de infracciones de la Licencia por puntos Se suprime por no entrar en funcionamiento la Licencia por puntos

Contestación:

Dado que se mantiene la Licencias por puntos prevista en los nuevos artículos 70 y 71, procede mantener el cuadro de infracciones del Anexo VIII.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Disposición transitoria segunda En la Ordenanza del Taxi del 2012, Límites de Emisiones de los vehículos autotaxi:

1 Restricción del euro5, los más nuevos, adscritos después del 14 de diciembre de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2014, prohibición para continuar a partir de 01 de enero de 2020. Hoy continúan circulando por efecto de una cautelar judicial que elimina la prohibición, atendiendo a la prórroga de la Ordenanza de Movilidad, a la espera de Sentencia.

2 Prórroga para los euro5, los más viejos, adscritos antes del 14 de diciembre de 2012 hasta el 14 de diciembre de 2022 (pueden completar sus 10 años de vida útil sin prohibición) Esta Disposición Transitoria permanece vigente y desconocemos porqué desaparece en el AMOT. Muy preocupante, requiere de explicación inmediata. En su lugar aparece: En el AMOT, Régimen especial de eurotaxi

En nuestra alegación debe desaparecer y volver al régimen anterior

***Contestación**:*

La disposición transitoria segunda de la ORT de 2012 no desaparece y no debe confundirse con la disposición transitoria segunda de la modificación de la ordenanza que se refiere al régimen especial de eurotaxi. Por tanto, son dos disposiciones diferentes que se mantienen.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Disposición transitoria tercera - En la Ordenanza del Taxi del 2012, Regulación Horaria: establecimiento de 16 horas de jornada máxima, hasta que el órgano competente determine otra jornada (se habilitaba en el artículo 38.2 a dicho órgano a reducir o incrementar la jornada horaria en función de la situación. Es decir, hoy podrían establecerse 10 ó 20 horas, por ejemplo, pues dispone de competencias el órgano municipal) Esta Disposición Transitoria entendemos permanece vigente y desconocemos porqué desaparece en el AMOT. Muy preocupante y requiere de explicación inmediata. En su lugar aparece: En el AMOT, Instalación del Bucle magnético Es válida la disposición para aquellos titulares que decidan instalarlo voluntariamente y no opten por Apps de apoyo a la comunicación de personas sordomudas.

***Contestación**:*

La disposición transitoria tercera de la ORT de 2012 no desaparece y no debe confundirse con la disposición transitoria tercera de la modificación de la ordenanza que se refiere a la instalación del bucle magnético. Por tanto, son dos disposiciones diferentes que se mantienen.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Disposición transitoria séptima. De transición digital
El Sector del Taxi dispone en estos momentos de una oportunidad. Una oportunidad para evolucionar tecnológicamente y así sobrevivir. Los fondos europeos para la transformación digital nos la brindan, subamos a ese tren. Todos los estamentos alrededor del Sector, todas las administraciones reguladoras, todos los taxistas, deben empujar para alcanzar este objetivo.

Así, incluiremos una Disposición Transitoria séptima: "*TXMAD será la App oficial del Taxi proporcionada por el regulador, con un plazo de implantación universal para todas las licencias de 2 años, desarrollando todas las funcionalidades que otorgue la tecnología disponible, consiguiendo un servicio de vanguardia, dentro de las tarifas municipales. Se creará un comité dentro de la Oficina del Taxi del área de prestación conjunta, encargado de elaborar el Plan de transición y así poder financiar los costes de dicha transición con los Fondos europeos*".

El AMOT propuesto no tiene en cuenta todas estas circunstancias expuestas, ni la situación de crisis jamás vista por efecto de la pandemia. Debe rectificarse con las Alegaciones propuestas si la Ordenanza pretende ser la del Taxi del siglo XXI.

***Contestación**:*

La posibilidad de establecer una obligación de relacionarse electrónicamente con la administración prevista en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas mediante Ordenanza se ha desestimado porque, a juicio del Ayuntamiento de Madrid supondría una carga muy elevada a los titulares de licencia, en su mayoría autónomos propietarios de una única licencia.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid facilitará el acceso a la administración electrónica a los procedimientos previstos en esta Ordenanza a aquellos titulares que así lo decidan con carácter voluntario, trabajando para en la simplificación y conveniencia de los trámites.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 6.

Se presentan las siguientes alegaciones al proyecto de Ordenanza:

Presento alegaciones a la nueva ordenanza del taxi de Madrid:

1. Respecto al precio máximo cerrado creo que está mal planteado, origina pérdidas económicas a los profesionales e inseguridad al ciudadano debido a que cada operador da un precio cerrado distinto Al tener el taxi Madrid las tarifas controladas por la administración no es de recibo que el usuario pague un precio u otro por el mismo servicio, dependiendo del operador solicitado.
2. Al permitir que cualquier profesional pueda prestar servicio con un Eurotaxi, liberándole de su régimen de libranzas conllevará una sobreexplotación de la actividad que irá en detrimento del servicio perjudicando al ciudadano por circular más vehículos de los necesarios, provocando atascos y contaminación, a su vez hará menos rentable la actividad a los profesionales.
3. El taxi compartido no es una demanda de los usuarios ni de los profesionales, ya existen en Madrid otros medios de transporte compartidos y colectivos, solo producirá conflictos a los usuarios y a los profesionales, el usuario perdería su derecho a elegir la ruta, la facturación sería realmente complicada, demasiados problemas para algo que no reclaman ni los usuarios ni el sector.
4. En cuanto a la uniformidad o uniforme, no es ninguna mejora para el servicio el que se les imponga a los profesionales una vestimenta obligatoria, ni un color o tono determinado, coartando sus libertades sin beneficio ninguno para el usuario. Ya se recogían en la anterior ordenanza unas prendas prohibidas.

Por lo anteriormente expuesto, solicita lo siguiente:

Observación 1ª: Que el precio máximo cerrado se aplique desde un operador único, público y regulado por la administración y de obligado cumplimiento para todo el sector. En caso contrario solicito eliminen este apartado de la nueva ordenanza y se sigan aplicando las tarifas reguladas por las administraciones y tarificadas por el aparato taxímetro.

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

El establecimiento de un monopolio público para el desarrollo de una actividad ha de tener una fundamentación legal. El artículo 7 apartado d de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que, corresponde a los poderes públicos "Gestionar directamente por sí mismos o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público".

El establecimiento de un ***operador de intermediación único, público y regulado por la administración*** *supondría invadir una actividad auxiliar de transporte, liberalizada, lo que sería contrario a la ley.*

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: Que cualquier profesional que desee trabajar con un Eurotaxi pueda hacerlo, pero sin modificar su régimen de libranzas.

Contestación*:*

Con el fin de incrementar la flota de eurotaxi para facilitar la autonomía personal y social y favorecer los desplazamientos de las personas que precisan una silla de ruedas, en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% de la flota efectiva de taxis sea eurotaxi, y, tras la modificación de la ORT en el año 2014, se aprueban la I y II convocatorias de Régimen especial de eurotaxi, que ha permitido incrementar la flota de eurotaxi hasta superar el límite legal.

El sistema actual de Régimen Especial de Eurotaxis ha permitido a la ciudad de Madrid alcanzar el 5% mínimo requerido 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. Otras iniciativas anteriores basadas en subvenciones se han revelado ineficaces para conseguir este objetivo. El Ayuntamiento de Madrid, atendiendo a la eficacia de la medida pretende mantenerla y extenderla.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Supriman de la ordenanza el taxi compartido.

Contestación:

La contratación por plaza con pago individual, el denominado taxi compartido, se introduce en el artículo 37 apartado 2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo mediante 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. En esta modificación se remite a su regulación por Ordenanza Municipal.

Entre los objeticos que persigue la modificación de esta ordenanza está la modernización del sector incorporando una nueva forma de contratación del servicio que permita la contratación por plaza con pago individual, conocido como taxi compartido, y, una nueva modalidad de fijación del precio de un servicio de taxi, basado en la aplicación de las tarifas, conocida como el precio cerrado, dando respuesta a la nueva realidad del mercado del transporte urbano garantizando los derechos de los usuarios, como consumidores y destinatarios finales del servicio. Por tanto, es preciso introducir en la modificación de esta Ordenanza la regulación propuesta.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª: Dejen la vestimenta a criterio y libertad de los profesionales.

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:

1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Observación 5ª: Incluyan el uso de un periférico u otro medio control, para reflejar la jornada laboral de los trabajadores asalariados y evitar la explotación laboral.

Contestación:

La competencia municipal de ordenación del servicio prevista en el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, se refiere exclusivamente a las licencias de autotaxi y no a la jornada laboral de los conductores, y, en ningún caso, obliga a que las licencias tengan que prestar el máximo de horas establecido, ni a que se tenga que prestar con un único conductor.

El Ayuntamiento ordena y regula licencias de autotaxi, pero no la jornada de los conductores: organiza los períodos de descanso de las licencias para garantizar la prestación del servicio de transporte.

Resulta importante recordar que la prestación del servicio de taxi requiere de una autorización administrativa, esto es de una licencia de autotaxi, pero al ser un negocio privado, como en cualquier actividad empresarial, el titular de la licencia ha de disponer de la autonomía económica y empresarial y la capacidad de organizar su empresa y sus trabajadores, cumpliendo en todo caso la normativa que resulte de aplicación en materia laboral y de Seguridad Social.

Por tanto, la relación que se establece entre un conductor asalariado y el titular de una licencia de autotaxi se rige por el contrato laboral que hayan pactado que está sujeto a la normativa laboral y de Seguridad Social, de competencia exclusiva del Estado, y al correspondiente convenio colectivo, cuyo incumplimiento en cuanto a jornada de trabajo y vacaciones puede reclamarse en la instancia estatal competente, quedando fuera de la esfera competencial de los Municipios la incorporación de elementos dirigidos a verificar su cumplimiento.

La Ley 23/2015, de 21 de julio (BOE del 22 de julio), Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, atribuye a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la vigilancia del cumplimiento de la normativa en el orden social, por lo cual el Ayuntamiento de Madrid no es competente en esta materia.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Que cualquiera que quiera adquirir una licencia municipal, deba tener el permiso municipal de conductor de taxi, para que todo el que la adquiera conozca la normativa, tarifas, etc...

***Contestación**:*

Cuando el Decreto autonómico describe los requisitos para ser titular de licencia de autotaxi no contempla la necesidad de acreditar la disponibilidad de permiso de conductor. Además, el artículo 36 del citado decreto especifica que la titularidad de licencias será compatible con el ejercicio de cualquier otro trabajo o actividad comercial, mercantil o industrial, siempre que se acredite disponer del número de conductores necesarios en las condiciones exigidas por el artículo 32. En consecuencia, no procede acceder a lo solicitado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 7.

En relación con las alegaciones presentadas, se expone lo siguiente:

Sobre los Artículos 70 y 71 Licencia por puntos: En el asunto de la licencia por puntos, se debe sancionar al conductor, ergo al permiso municipal, y no al titular porque puede darse la situación de que sea un conductor asalariado y no el titular de la licencia y el que sea castigado sea el titular. Lo justo es sancionar al que comete la falta a través del permiso municipal, puesto que si se sanciona directamente al titular se deja a una persona que puede ser inocente sin fuente de ingresos mientras que el culpable, si fuese un conductor, podría trabajar otra licencia y quedaría impune. Además, se da la situación de que cuando trabaja un conductor no puede estar convenientemente supervisado por el titular salvo cuando ya está hecho el daño.

SOLICITA Cambio de nomenclatura de licencia por puntos a permiso municipal por puntos.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 54 d) Obligaciones de los conductores: Por otro lado, respecto al tema de la vestimenta, camisa o polo de color oscuro, cuando uno se para en verano en una parada y, lógicamente por la política ambiental no puedo tener el motor en marcha, el coche coge unas temperaturas cuando estamos a 42° C y una parte de arriba de vestir y clara, además de favorecer, no coge temperaturas tan altas, siempre siendo ropa de vestir, y yo añadiría lisa y sin estampados.

Respecto al calzado negro cerrado, es el mismo problema, en invierno es perfecto, pero en verano con 42°C a la sombra y sin aire acondicionado, es insoportable, podrían añadir calzado negro de vestir, cerrado o abierto según condiciones climatológicas, siempre dentro de lo que marca la DGT.

No existen sandalias de vestir de hombre, pero si existen de mujer, con unos pies bonitos y arreglados. Esto nos lleva al siguiente escollo, no inciden en la limpieza de la ropa de trabajo, debe velar por la limpieza de la ropa de trabajo porque de nada sirve que observen el protocolo de vestimenta si no se lleva la correcta higiene, que además es muy desagradable la suciedad en la ropa.

La revisión anual administrativa, debería ser presencial para poder verificar el estado del vehículo. Así se mantendrían los estándares que se promulgan de limpieza y estado de los vehículos.

SOLICITA

Revisión de indumentaria adecuada a la prestación del servicio, tanto para invierno como para verano, siendo siempre ropa o calzado de vestir, abierto o cerrado dentro de lo marcado por la DGT, parte superior clara y sin estampados de vestir y calzado negro de vestir, cerrado o abierto según climatología.

Velar por la higiene personal del conductor y del vehículo, siendo la revisión anual administrativa presencial.

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:

1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Por lo que respecta a la revisión presencial del vehículo, la revisión presencial anual de todos los vehículos autotaxi implica una carga adicional a los titulares de licencia que no resulta proporcionada ni necesaria. Cuestión diferente, son las revisiones extraordinarias, previstas en el artículo 57, orientadas, no solo a una comprobación administrativa de las licencias, sino también presencial del vehículo a efectos de comprobar el estado, condiciones y elementos obligatorios del vehículo. En aplicación de esta previsión se realizan campañas de control y verificación presencial.

Como precisa la sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio Pudiera realizarse la comprobación vehículo por vehículo, pero evidentemente dicho sistema ni beneficiaria a prestador del servicio (titular de la licencia) ni al Ayuntamiento, siendo la opción utilizada, homologando marcas y modelos concretos, una opción proporcional, y mucho más ágil desde el punto de vista administrativo, sin que exista restricción a la voluntad del titular de la licencia, que podrá optar entre las marcas y modelos homologados e incluso promover la homologación de otros modelos de vehículos…

Por tanto, no resulta necesario ni proporcionado realizar revisiones anuales presenciales de los vehículos por lo que no se incluye en la modificación de la ordenanza.

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Alegación nº 8.

Se incluyen en la alegación presentada los siguientes comentarios:

En relación con el artículo 54 Apartado d.

Hace referencia a la vestimenta, esta situación estaba regulada en la ordenanza vigente por lo tanto no creo que sea necesario uniformar a un sector que no está en nómina del ayuntamiento de Madrid ya que ni los propios trabajadores del ayuntamiento están uniformados a excepción de los cuerpos como policía y bomberos Samur, etc.

Creo que con cumplir la norma que hasta el momento existían sería suficiente ya que el problema está en el control de dicha norma por falta de medios del mismo ayuntamiento Esta medida sería agravar la situación económica por la que atraviesa el sector en estos momentos a no ser que esta vestimenta la compre y la suministre el mismo ayuntamiento gratuitamente con el logo del Ayuntamiento de Madrid y la palabra taxi que de esta manera seria una publicidad para el ayuntamiento y no sería una carga para el propio taxista.

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
   1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
   2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
   3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
   4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Articulo 70 Licencia por puntos.

Creemos que esta medida no se ajusta al estado de equidad, ya que lo justo seria que los puntos fueran al permiso municipal y de esta manera la persona que cometa las infracciones sea la que corra con estas sanciones y no a la licencia.

Siendo así en las sanciones de tráfico que van contra el conductor y no contra el coche o vehículo.

De la manera que plantea el ayuntamiento creo que vulneraria el derecho al trabajo que tenemos todos los españoles, ya que en mi caso particular la unidad familiar (mi mujer y yo) dependemos de la actividad y si se nos quita la fuente de ingresos estaríamos desamparados.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Articulo 22.1 e

La obligatoriedad de modificar un vehículo con la instalación de dicho dispositivo (bucle magnético) interfiere en la ley de garantía del vehículo quedando inactiva la garantía del vehículo si le sucediera algo después de su instalación.

Esta solución la realizan desde el desconocimiento más absoluto y nos pone en un agravio comparativo con el resto de servicios públicos que prestan dichos servicios similares en Madrid, ya que ninguno está obligado a ponerlo en sus vehículos, sería más comprensible que les obligaran a los vehículos auto taxis que están preparados para las personas con minusvalías como son los vehículos euro taxis, que para eso tienen una serie de veneficios que el resto de los taxis de Madrid no tenemos y las personas que llaman a radioemisoras y tienen discapacidad eligen este tipo de vehículos.

Dicha obligación nos llevaría de nuevo en el momento en el que estamos a un gasto excesivo que no podemos soportar.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

En relación con su alegación, no es necesario que los vehículos actualmente adscritos al servicio del taxi se modifiquen para incorporar el bucle magnético.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, ***se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza****, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.*

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Articulo 22 punto 5

No creo que sea justo asignar 16 horas de trabajo al vehículo.

En mi caso somos dos mi mujer y yo trabajando en la misma licencia y cotizando en la seguridad social a tiempo completo los dos, es un agravio comparativo que una persona sola tenga 16 horas las mismas que dos personas que tributan y cotizan el doble que una persona por lo que lo justo seria que tuviéramos más horas para poder sacar el veneficio a nuestra tributación y cotización.

De la misma manera no es muy normal la obligación a coger vacaciones en el mes de agosto sin tener en cuenta el poder compaginar las vacaciones con nuestros cónyuges el cual no es mi caso, pero si el de muchísimos compañeros y también sin tener en cuenta que los que no se vayan de vacaciones o necesiten ingresos no lo puedan hacer en este mes.

Contestación:

La alegación que realiza no afecta a ningún aspecto modificado por la presente Ordenanza.

La regulación horaria a la que hace referencia afecta al titular de la licencia fijando un horario máximo de prestación del servicio del taxi. Es una facultad del Ayuntamiento de Madrid en relación con la ordenación de las licencias.

La forma de explotación de la licencia en relación con el número de conductores es responsabilidad del titular en virtud de la libertad de organización del empresario. No resultaría equitativo asignar una

regulación horaria diferente en función del número de conductores con el que un titular decida explotar su licencia.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 9.

En las alegaciones presentadas muestra su disconformidad con el Ayuntamiento de Madrid en lo que al servicio de taxi se refiere y sus ordenanzas contradictorias y abuso de poder de la misma organización reguladora hacia el sector del taxi y su indefensión con este organismo oficial y regulatorio, legislando e incumpliendo las leyes de manera injusta y abusiva

Este Ayuntamiento de manera sistemática hace años nos hace incumplir su propia ordenanza, donde en su página 19, art 36, párrafo 3, donde dice (no podrán dejar de prestarlo, durante periodos superiores a treinta días consecutivos o sesenta alternos, siendo incompatible con la pagina 19, ,art 37, párrafo 1 ..que nos obligan a cerrar nuestra actividad los siguientes días:

- 1 día laborable todas las semanas 53 días
- 1 día del fin de semana 52%2= 26 días
- 15 días en agosto 15 días
- pongamos 5 días festivos 5 días
- Total: 99 días

Ya que se están saltando el derecho al trabajo y a su autonomía, y que todos debemos trabajar 5 días por semana, coartándonos nuestro epígrafe de autónomos el cuál no deberíamos tener dicha regulación,

La ley dice que una concesión administrativa del autónomo y supuestos descansos y nunca de manera obligatoria, -puede sugerir días obligados de descanso por su oferta —demanda, pero nunca imponiendo los días de libranza o cierre de tu actividad como autónomo siendo estos de libre elección, dan por hecho que todo el Taxi de Madrid capital, trabajamos a mano alzada sin preguntar a los taxistas de los pueblos que nos han metido en Madrid sin nuestro consentimiento ni firma. Ya que nuestro trabajo es de manera telefónica o telemática como lo hemos hecho toda la vida, coartándonos la oferta de nuestros servicios a los demandados por nuestros clientes, los cuales por nuestro compromiso como empresa autónoma debemos facturar sin cobrar dicho servicio por no poder trabajar, debe ser a su libre elección,

SI UDS son los interesados en seguir incorporando pueblos al APC deben de respetar a los pueblos y ciudadanos de los mismos a que el taxi o su taxi les recoja cuando sean solicitados y no denegar un servicio por coacción o miedo a ser multado por su Ayuntamiento y no dejarnos prestar nuestros servicio, solicito en su defecto dejar de ser taxi del (APC)por ellos solicito quitar los días de libranza obligados, cuando en los pueblos eso no se conocía y coaccionando a un autónomo a dejar de ejercer su actividad de manera obligada.

Por ello solicito a este Ayuntamiento los pagos proporcionales a los 99 días de nuestro cierre obligado de la exención de impuestos Seguros Sociales, seguro vehículos que sean Uds. los que se hagan cargo de dichos gastos derivados de una actividad la cuál debidos u su regulación de cierre obligado de actividad, así como una compensación económica no contributiva para gastos personales y familiares por no dejar desempeñar nuestro trabajo de manera libre y autónoma.

Ante el hecho de la nueva ordenanza que quieren aprobar coartándonos más aún, con la posibilidad de reducir la oferta ante situaciones excepcionales COMO la pandemia, el COMO, se puede interpretar de mil maneras a causas ajenas a nuestra actividad, solicito, si en su aprobación y llegado el caso, que los gastos derivados de la actividad sean sufragados al 50% por este Ayuntamiento de Madrid, prestamos de vehículos, impuestos, Seguridad Social de autónomos y trabajadores por cuenta ajena, todos gasto derivado de la actividad, así como compensación económica no contributiva para gastos personales y familiares, solicitando también las moratorias en entidades bancarias y pudiendo reclamar al Ayuntamiento sus pagos.

Que en la nueva ordenanza del Ayuntamiento d Madrid en su art,22 se quiere incluir la obligación de instalar a los nuevos vehículos un bucle magnético (sistema de sonido) para mejorar la accesibilidad de las personas con dificultades de audición, que utilizan audífonos, pues bien

¿No creen que llevando audífonos no hay problema? Y menos con las nuevas tecnologías, como nunca los ha habido y por ello solicito que si nos obligan a nosotros sean obligados para toda actividad que se dedique al público así como; HOSTELERIA, COMERCIO, TURISMO, TODO TIPO DE TRANSPORTE SIN DISTINCIÓN ALGUNA...Considerando de no ser así, abuso de poder y discriminación a nuestro sector solicitando que ese gasto sea sufragado por el Ayuntamiento de Madrid por ponerlo en su ordenanza de manera obligada o que sea para todo tipo de negocio dedicado al público.

Otra supuesta mejora que intenta ponernos el Ayuntamiento de Madrid y recogiendo en su ordenanza de cara a la supuesta modernización y digitalización del servicio, es la obligación en el plazo máximo de dos años, de admitir el pago sin contacto, lo que reducirá los riesgos de contagio por COV1D-19, también se podrán emitir tiques electrónicos

Hago saber a este organismo que los datáfonos (TPV) ya lo tienen hace años,

De los cuales ya estábamos obligados a llevar desde 12/2016 y ya que supongo que nos quieren hacer poner algún otro, por motivos que desconozco, solicito que sea el Ayuntamiento que cargue con ese gasto extra y deduciendo que el COVID-19 no solo afecta al taxi y sigan discriminando a este sector

Otro punto que quieren poner en la nueva ordenanza del Taxi, es la licencia por puntos: discriminación, abuso de poder, coacción.

Ya que son conocedores ,participes y beneficiarios de la compra-venta de licencias de taxi deben recordar que no son concesiones hace muchos años y se compra-venden en el mercado secundario con lo que el Ayuntamiento, hacienda, poniendo hacienda un valor y pagas por ese precio estipulado por la agencia tributaria como si de valor catastral se refiriese, ellos tienen sus tablas y pagas por ese importe, con lo cual si su valor son 2000 por concesión de explotación hacienda cobra por 100.000 lo cual son los organismos los únicos beneficiarios, por ello aparte de informar solicito que se retire la posibilidad de retirada de licencia por puntos, ya que si tienes conductores no puedes ser responsable de sus actos, es absurdo, ¿si un conductor de la EMT da positivo se retira el autobús o a su conductor? ¿si un trabajador del Ayuntamiento tiene mala praxis echamos al trabajador o cerramos el Ayuntamiento? como pueden ser daños colaterales en caso de que lo pongan en su ordenanza solicitar al órgano competente en este caso el Ayuntamiento que abone el importe íntegro de su compraventa íntegramente por expropiación de bienes.

Otro punto para tener en cuenta a la nueva ordenanza que quieren aprobar el Ayuntamiento son los vehículos ECO o CERO, desde hace dos años estamos obligados a tener este tipo de vehículos no habiendo sido exigido para todo transporte de viajeros y menos de mercancías o paquetería, es anticonstitucional la exigencia para nuestro sector mientras no obliguen a los demás a utilizar dichos vehículos ecológicos.

Y por último debo manifestar mi disconformidad y preocupación por la gestión hecha por el Ayuntamiento de Madrid en dar los contratos públicos pagados con dinero público a empresas privadas de alquiler con conductos (VTC) no pudiendo estar estos autorizados de ninguna manera y no hay ningún control sobre ellos ya que la ley dice para estos vehículos..art,9 párrafo 1 para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesario la previa obtención de la correspondiente licencia urbana habilitada y otorgada por el Ayuntamiento del municipio que se esté residenciado el vehículo, sin que el sector del taxi pudiera optar a dicho

concurso, incluida en la ley la prohibición de discriminar a favor de los contratistas previos en los procedimientos de contratación pública y se declaran nulos y de pleno derecho los actos y disposiciones que otorguen estas ventajas. Y para la realización de servicio de transporte discriminando de manera injusta al sector del taxi. Agradecería un entendimiento por ambas partes recordándoles los siguientes artículos de la constitución española:

- Art 38 Reconoce la libertad de empresa en el marco de una economía de mercado.
- Art 35„ ap. 1reconoce para todos los españoles el deber al trabajo y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio.

No pedimos nada más que otras personas, pero menos tampoco. Según el artículo 14. de la constitución Los españoles son iguales ante la ley sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, sexo, religión, opinión, o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

Contestación:

Observación 1ª: Eliminar el régimen de descanso*.*

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM). Normativa que se complementa con la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012 (ORT), en los términos previsto en las normas autonómicas citadas.

En el ejercicio de las competencias de ordenación de los servicios de transporte urbano amparados por las licencias de autotaxi previsto en el artículo 4 de la LTCM y desarrollado por el artículo 41 del RTCM, el Ayuntamiento de Madrid fija el régimen general de descanso y la duración máxima diaria de prestación del servicio en la Ordenanza reguladora del taxi (artículos 37 y 38) y en la resolución anual de fijación de descanso en sábados y domingos, en días festivos y durante del período estival, otorgando por un lado la seguridad de regulación específica que la norma aprobada por el Pleno aporta y la flexibilidad necesaria en cuanto a la duración del servicio.

La regulación municipal del régimen de descanso ha sido avalada por el Tribunal Supremo en la sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio, que resuelve el recurso de casación contra la sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, al concluir que establecer un día fijo de descanso obligatorio "entra dentro de las facultades de organización de la Corporación municipal no existiendo norma de rango superior que establezca un criterio que deba ser seguido".

En consecuencia, tampoco no procede suprimir el régimen de descanso ni los pagos solicitados por "cierre" de actividad.

En todo caso, se hace notar que el artículo 37, en sus apartados 1 al 4 relativos al régimen de descanso no son objeto de modificación de la ordenanza.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: Eliminación de la licencia de autotaxi por puntos.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª. Obligación de vehículo Eco y cero

*El **artículo 66 del RTCM** relativo a las Medidas medioambientales establece:*

> *El Gobierno de la Comunidad de Madrid, así como los municipios afectos por este Reglamento, propiciarán políticas activas, tanto legislativas como tecnológicas y económicas para la investigación, desarrollo y la implantación en el sector del taxi de nuevas tecnologías de comunicación.*
>
> *En las condiciones técnicas de los autotaxi se propiciará la introducción de las tecnologías (motorización, diseño, materiales de peso y similares) que permitan la máxima eficiencia energética; la utilización de combustibles renovables; la minimización del ruido y de las emisiones de CO y otros gases y partículas contaminantes, y la optimización de reciclado posible de los materiales empleados, así como la evitación de compuestos organoclorados.*

*La **Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012** (en vigor desde el 14 de diciembre de 2012, en adelante ORT) contempla por primera en vez en su regulación requisitos medioambientales de los vehículos taxi, en concreto el artículo 16.2 de la ORT establece:*

> *Las emisiones del vehículo no podrán superar los 160g/km. de CO2 ni los límites de la Norma Euro 6, en lo que respecta a emisiones de contaminantes locales.*

Su Disposición Transitoria Segunda recoge un calendario progresivo de renovación de la flota de taxis, especificando en sus apartados 5 y 6:

> *5. A partir del 1 de enero de 2020, no podrán prestar servicio los vehículos autotaxi que superen los límites indicados en el artículo 16.*
>
> *6. No obstante, lo dispuesto en el apartado anterior, los vehículos adquiridos antes de la entrada en vigor de la presente Ordenanza, podrán prestar servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años.*

*La ORT se ha sometido a dos procesos de reforma, la primera operada por **Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014** que mantiene las normas medioambientales ya establecidas en el año 2012, y la segunda, la aprobada por **Acuerdo del Pleno de 31 de octubre de 2017** (en vigor desde el 17 de noviembre de 2017) que al haber transcurrido parte de los contenidos transitorios, reorganiza la numeración de la DT Segunda e incluye un nueva Disposición Transitoria sexta, con un nuevo calendario de renovación progresiva de la flota. Con la modificación que ahora se presenta, el Ayuntamiento de Madrid avanza en la estrategia medioambiental dentro de la línea Estrategia 360, incluyendo a los eurotaxi que han de tener clasificación medioambiental Eco y cero emisiones.*

Paralelamente, desde el año 2012 el Ayuntamiento de Madrid ha venido concediendo subvenciones a los titulares de licencia que han ido adaptando progresivamente sus vehículos a tecnologías más eficientes con un importe acumulado de casi 7 millones de euros, facilitando la renovación ecológica de la flota de taxi de Madrid dando también cumplimiento a los compromisos de calidad del aire.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 10.

En la alegación presentada se indica lo siguiente

En el preámbulo del anteproyecto de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de Madrid de 28 de noviembre de 2012 se indica:

1. Que ha sido modificada para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos. Así como a los nuevos modos de contratación muy demandados por el cliente como la contratación a precio cerrado y la contratación por plaza con pago individual.
2. El control de la correcta aplicación del régimen tarifario obliga a concretar unas obligaciones de conservación de datos de los servicios prestados para su control efectivo por el Ayuntamiento de Madrid. La exigencia de una progresiva digitalización de los servicios recomienda incorporar el tique electrónico como justificante válido de la prestación del servicio.
3. Además, habla de los principios de derecho de buena regulación, reciprocidad, eficacia, seguridad jurídica, proporcionalidad y transparencia.

Con esta normativa trata además de adecuar la Ordenanza a la modificación del Reglamento de los servicios de transporte público urbano de automóviles de turismo aprobado por el Decreto 74/2005 de 28 de Julio, operado por el Decreto 35/2019 de 9 de abril del Consejo de Gobierno de la CAM que obligaba a los Municipios a adaptar lo previsto en el citado Reglamento en el plazo de 6 meses.

En relación con la posibilidad de que una persona jurídica sea titular de las licencias, se indica lo siguiente:

Hay que concretar que lo establecido en dicho Decreto fue objeto de recurso contencioso administrativo pendiente de resolución judicial porque contenía presuntamente situaciones de discriminación contrarias a lo establecido en la Constitución Española como las que se refieren para el titular de licencia persona física con respecto al titular de licencia persona jurídica y que mantienen ustedes en este anteproyecto de modificación de Ordenanza, debiendo subsanarlas porque de no hacerlo, no estaríamos en el supuesto de “Buen derecho” y demás principios de derecho en la regulación que se pretende. Por otro lado, también sostenía situaciones que afectan a la libre competencia y, por tanto, también impugnados pudiendo permitir con la creación de la persona jurídica la creación de oligopolios dentro del sector del taxi si no se establecen las mismas limitaciones para socios y administradores de las sociedades que se contemplan para la persona física en cuanto a la tenencia de licencias ya que al eliminar el límite por el cual no más del 10% de las licencias de taxi podrían estar en manos de personas que posean más de una y no más de tres salvo en determinados supuestos que tipifica como herencia e incapacidad del cónyuge… y no establecer las mismas limitaciones para los socios y administradores de las sociedades que para el empresario individual del taxi podemos encontrarnos con la acumulación de todas las licencias que quieran adquirir bajo la forma de personas jurídicas diferentes pero pudiendo ser de un mismo socio o administrador persona física.

Puede una persona física tener 3 licencias como empresario individual y las que quiera como personas jurídicas diferentes en calidad de socio o administrador.

Además, con la legislación que se pretende deja abierta la posibilidad a que se cometan varios fraudes de ley que también deben de corregir en aras al cumplimiento de los principios de buen derecho … antes mencionados. Deben contemplar también la transmisión de la licencia, la transmisión de la sociedad/es tenedora de licencia/s. Así como la imposibilidad de acceder en el plazo de 2 años después de la transmisión de la licencia o de la sociedad tenedora de licencia para

obtener nuevas licencias dentro de Madrid y su APC para la persona física titular de licencia y también para los socios y administradores de las sociedades tenedoras de licencias.

¿Cómo se regula a la persona jurídica en caso de fallecimiento de un socio o del administrador titular de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi?

Está clara y explícitamente regulada en la Ordenanza en el artículo 9 cuando se trata del fallecimiento del titular de licencia individual y de cómo deben de proceder los herederos a comunicarlo en el Ayuntamiento en el plazo de un mes y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjetas de identificación del conductor (también el permiso municipal art 30) y los herederos solicitar que la licencia pase a situación de excedencia o suspensión hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular salvo que haya conformidad de todos los herederos, en cuyo caso el Ayuntamiento podrá autorizar a uno solo de ellos a prestar servicio con la licencia por el plazo de un año desde el fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional y el heredero responderá del desempeño de la actividad como un titular de licencia.- Queremos que de forma explícita en la Ordenanza nueva que se regule el supuesto de fallecimiento del socio o administrador de la persona jurídica o sociedad tenedora de licencias porque se da una situación discriminatoria de cero control administrativo y también discriminatoria para sus herederos a los que se les deriva la responsabilidad en el desempeño de la actividad como un titular de licencia.

Queremos que explícitamente se les regule de la misma forma y se establezcan las mismas limitaciones paras los herederos del socio o administrador de una sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi.

Deben subsanar totos los artículos que mencionamos, además de todo lo que indicamos, junto con nuevas alegaciones sobre el texto normativo que añadimos como son las siguientes:

ANEXO 1: Es importante subsanar los siguientes:

Artículo 5 Número máximo de licencias

La tenencia de licencias. En el artículo 5 número máximo de licencias se establece:

- El número máximo de licencias de las que podrá disponer un mismo titular será el que determine la normativa autonómica reguladora de los servicios de transporte público en automóviles de turismo.
- En la citada normativa autonómica reguladora se establece la persona jurídica como titular de licencias, pero no limita el número de licencias que pueden tener los socios y administradores de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, con lo cual, se establece una discriminación con respecto a los titulares de licencias personas físicas.

Deben hacer una nueva redacción de este artículo en la Ordenanza e indicar explícitamente que no se podrá disponer en Madrid y su APC de más de tres licencias por persona física, salvo en los casos de herencia o discapacidad del cónyuge… (tal y como lo dice la ley autonómica) con independencia de la forma jurídica en la que se organice la empresa de taxi, ya sea como empresario individual autónomo o como empresario societario (persona jurídica) y ya sea en calidad de socio o de administrador de la sociedad tenedora de la licencia de taxi.

Puede un socio o administrador actualmente tener 3 licencias como taxista autónomo y luego todas las que quiera como socio o administrador de todas las personas jurídicas tendedoras que quiera y eso es discriminatorio y, por tanto, urge corregir para Madrid y su APC

Iría en contra también de la libre competencia al poderse dar concentración de licencias de autotaxi en un mismo socio o administrador a través de diferentes personas jurídicas …por encima de los límites que se establece para un empresario individual y, por tanto, crear oligopolios en el servicio público del taxi a través de diferentes personas jurídicas de un mismo socio o administrador.

***Contestación**:*

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

Los requisitos de titularidad de las licencias de autotaxi y sus limitaciones se regulan expresamente en el Decreto 74/2005, sin que las normas municipales puedan contravenirlas. En concreto, el artículo 10 del RTCM mediante la modificación operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, establece en su apartado 1c) la posibilidad de que las personas jurídicas sean titulares de licencia de autotaxi, añadiendo en su apartado 3 que un mismo titular no puede concentrar más de 3 licencias y suprimiendo el límite del 10 % de la flota.

Dado que el límite de concentración de 3 licencias no es objeto de regulación en la Ordenanza reguladora del taxi, pues el artículo 5 de la ORT, no incluido en esta modificación, se remite expresamente a lo disponga el Decreto autonómico no procede añadir a la modificación de la ordenanza más restricciones que las expresamente contempladas en el Decreto autonómico.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 7 Transmisión de las licencias de autotaxi

En el art 7 se contempla la transmisión de la licencia por persona física y por persona jurídica, pero no contempla la transmisión de la persona jurídica o sociedad tenedora de la/s licencia/s con lo cual se da un fraude de ley ya que con un simple cambio de domicilio fiscal y de socios o administradores de la sociedad el efecto es el mismo de la transmisión de la licencia pero escapando del control y autorización del Ayuntamiento, vulnerando el derecho de tanteo de los conductores, el pago de tasas (=elusión fiscal) y el no poder acceder a obtener más licencias en los Ayuntamientos del APC en un plazo de dos años que es el que marca la normativa autonómica que si podría solicitar un socio o administrador.

Luego hay que modificar todos los artículos relacionados con este tema para que se contemple y se evite legislativamente de forma explícita la posibilidad de que se de estos fraudes de ley.

Se establecen continuamente situaciones discriminatorias para el empresario individual que favorecen al empresario persona jurídica y también deben corregirlas todas. - por ejemplo, los artículos:

- 4.1.c Indica que debe estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social cuando sea una persona física. Deben contemplar igual obligación para los socios y administradores de las sociedades conforme a la normativa española
- 10. En el registro municipal de licencias se anotarán, en todo caso:
  - 10. 1. a.- Los titulares de la licencia y sus datos identificativos.

- En caso de personas jurídicas habrá que identificar a los administradores, socios y sus datos identificativos. ´
- Es discriminatorio que se anoten todos los datos de titulares y conductores y no se haga para socios y administradores de las sociedades.

- Art- 22. Bis2.d- requisitos mínimos del tique...- deben incluir además el nombre, razón social y CIF en caso de ser persona jurídica

- Los indicamos uno a uno en color rojo en el texto del anteproyecto de la ordenanza que incorporamos como ANEXO 1 para que los verifiquen y las corrijan todas, así mismo les solicitamos que corrijan todas aquellas otras que se nos puedan escapar.

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica y la limitación de tres licencias afectaría a la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física. Por ejemplo, con la regulación actual el límite de dos años rige tanto para las personas físicas como para las personas jurídicas.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 22 Elementos mínimos obligatorios.

Observación 1ª: B.- En el preámbulo hablan de adaptar el servicio del taxi a los cambios tecnológicos y no vemos ninguno en la modificación de la Ordenanza que pretenden SALVO LA IMPOSICION del sistema DEL **BUCLE MAGNETICO** para facilitar la comunicación con personas de discapacidad auditiva que nos imponen en el art 22.e.

Ya está bien de que por vía legal nos deriven al taxi la obligación y el coste de la adaptación de un servicio a un colectivo desfavorecido, al que apreciamos, cuando es obligación legal del Ayuntamiento, no del taxista y lo puede hacer simplemente a través de una adaptación en la aplicación de TXMAD y costear su financiación que además cuenta con recursos europeos, estatales… para ello. Subvenciónenlo si quieren que lo pongamos y no hará falta ninguna imposición legal así que eliminen el art 22. e.

Es discriminatorio que diesen ayudas al colectivo de personas con movilidad reducida con los vehículos eurotaxi para compensar los gastos de su adaptación… y ahora no lo hagan con este colectivo y nos lo deriven al taxi por vía legal.

El coste de oportunidad del dinero que cuesta el aparato multiplicado por los 15700 taxis de Madrid nos permitiría digitalizar todo el taxi…por ejemplo. Hagan las cuentas.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: B.1.- Deben establecer las bases legislativas necesarias para que en aras de adaptar el taxi a los cambios tecnológicos que propugnan se regule expresamente para que se pueda efectuar la digitalización del taxi por parte del Ayuntamiento, la actualización y mejora de TXMAD como aplicación pública del taxi de Madrid y su APC, así como la digitalización de las paradas físicas de taxis creando paradas inteligentes. En alguna reunión que se mantuvo en el Ayuntamiento con esta finalidad alegaron que no se podía hacer porque legislativamente no estaba contemplado. Pues bien, aquí tienen ahora la oportunidad de legislarlo explícitamente y se lo pedimos formalmente que lo hagan de forma expresa.

***Contestación**:*

TXMAD, como aplicación oficial del Ayuntamiento de Madrid, ofrece una oportunidad tecnológica a taxistas y viajeros, inexistente en otros municipios del Estado, que sin duda alguna nace con vocación de ofrecer una amplia variedad de funcionalidades: calculador de rutas y tarifas, información, gestión de objetos perdidos, etc.… que sin duda alguna redunda en una mejora de los servicios de información y gestión del taxi. Cualquier avance a este respecto no es objeto específico de la ordenanza por lo que no es preciso legislarlo específicamente ni incluirlo como elemento obligatorio en el artículo 22 de la ordenanza.

Los avances tecnológicos también se enmarcan en cuestiones de simplificación administrativa en la gestión de solicitudes, escritos y comunicaciones que puedan presentar al efecto.

Lo que denomina "parada inteligente" es meramente una etiqueta en la que no se propone ninguna cuestión concreta, por tanto, no es posible realizar una valoración.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: B.2.- La mejora y actualización periódica de la aplicación publica actual de taxi del Ayuntamiento TXMAD es necesaria para que tenga "utilidad real" tanto para el usuario del taxi como para el taxista y la Administración.

La realidad es que, pudiendo ser un instrumento tecnológico potente, no lo es de momento.

Debe de dotarla de contenido útil como podría ser que se utilizase de aplicación paraguas de todas las aplicaciones de taxi existentes y fuese el propio Ayuntamiento el que a través de la misma diese el precio cerrado al cliente y adjudicase el servicio al vehículo autotaxi geolocalizado más cercano al punto de recogida del cliente o de la parada con independencia de la aplicación, radioemisora… con la que trabaje de manera voluntaria el taxista que quiera.

Eso sí que sería una garantía para el usuario en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario oficial y de la elección de un único criterio para determinación del recorrido más adecuado (el más directo o rápido, según determine el Ayuntamiento, pero único e igual para todos los usuarios y uso de la misma cartografía por parte de todas las aplicaciones lo que evitaría situaciones de competencia desleal entre operadores que nos perjudicarían tanto a taxistas como a usuarios.

A través de la misma aplicación se podría solicitar un taxi y en caso de personas con discapacidad de movilidad reducida enviarles directamente un Eurotaxi desde la parada …, también podrían poner en la aplicación un apartado para invidentes, o sordomudos y que se eliminen las barreras de accesibilidad al transporte del taxi para personas con cualquier tipo de discapacidad desde ella.

La EMT desarrolló un apartado que avisa al conductor de que en tal o cual parada se va a subir un ciego para que estén pendientes… háganlo ustedes igualmente a través de TXMAD como aplicación pública del taxi. Prevéanlo legislativamente.

***Contestación**:*

En relación con que TXMAD sea la aplicación paraguas de todas las demás significa que TXMAD se convirtiese en una aplicación mediante la cual los viajeros pudieran solicitar y contratar servicios de taxi.

El establecimiento de un monopolio público para el desarrollo de una actividad ha de tener una fundamentación legal. El artículo 7 apartado d de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que, corresponde a los poderes públicos "Gestionar directamente por sí mismos o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público". El establecimiento de una aplicación monopolística, única, supondría asumir la gestión de un servicio, como es el transporte de viajeros en vehículo turismo, no previsto en la Ley, con lo cual sería contrario a la Ley.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

Con carácter general, TXMAD es una herramienta que incorporará progresivamente nuevas funcionalidades, pero éstas no tienen una relevancia normativa que exijan su inclusión en una Ordenanza.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª: Con respecto a los datos y su conservación:

Hoy con la tecnología actual es posible que puedan generar sus propios datos para controlar y optimizar el servicio del taxi igual que lo hacen el resto de los transportes públicos y gestionarlo de forma eficaz y eficiente creando sus propios mapas de oferta y demanda de servicios, sin necesidad de cargarnos a los taxistas con la obligación de conservar tickets de taxímetro EN PAPEL durante un año con datos de cuyo conocimiento no son competentes por razón de la materia… por tanto, les pido que procedan a suprimir la redacción que hacen del artículo 22.3. No indican los fines que persiguen si son estadísticos …, y, por tanto, su exhibición y conservación por parte del taxista debe en caso de mantenerse ser voluntaria, nunca obligatoria.

Más cuando podrían acceder a esos datos para la gestión del servicio de forma más rápida y eficaz solicitándoselos directamente a las radioemisoras, aplicaciones, apps y se suprimen el derecho como Administración a obtener esa información al suprimir el artículo 47 de la presente ordenanza que lo dejan sin contenido, pero si nos imponen una carga administrativa extra diaria a la taxista innecesaria en la gestión de nuestra actividad.

Todo lo contrario, deben desarrollar BASTANTE MAS el art 47 porque tienen la obligación de REGULAR Y CONTROLAR como Administración al intermediario del servicio que nos IMPONEN a los taxistas (app, aplicación, radioemisora…) y usuarios de taxi para acceder a determinados servicios como son los servicios de precio cerrado y contratación por plaza con pago individual- De no hacerlo, consideraremos que dejan abierta la vía para beneficiar a empresas y operadores de telecomunicaciones (Apps, aplicaciones, radioemisoras …) y hacer dejación de funciones bajo una apariencia legal y podríamos dudar como taxistas y usuarios si lo están haciendo para poder decirnos en un futuro que carecen de competencias legales para controlarlos y sancionarles y por consiguiente, dejarnos desprotegidos tanto a los taxistas como a los usuarios del taxi en caso de malas prácticas de estas aplicaciones, radioemisoras, apps… que nos imponen a todos para la prestación y acceso de estos servicios.

***Contestación**:*

El Ayuntamiento de Madrid tiene la facultad de ordenación del servicio conforme a las competencias atribuidas por el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, desarrollado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

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

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

En cuanto a los límites de la información solicitada que se precisa para la gestión del servicio no se incluyen, en ningún caso, ningún tipo de dato personal.

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

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

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

La potestad del Ayuntamiento de Madrid para la ordenación e inspección del servicio serían de imposible desarrollo si no existiera una obligación de conservación de los datos objeto de las labores de ordenación e inspección.

Respecto al plazo de conservación se ha establecido un plazo de un año, que es coherente con la utilización que se propone para los datos facilitados, entre otros la revisión de las tarifas y resoluciones sobre el régimen de descanso, ambas de carácter anual. Es conveniente destacar que este plazo es muy inferior al que establecen otras administraciones para la inspección de actividades. Por ejemplo, la Administración Tributaria establece un plazo de conservación de 4 años para todos aquellos documentos que justifiquen o sean relevantes para la determinación de la deuda tributaria.

La conservación por un periodo menor impediría su control en el procedimiento de revista administrativa anual, que es el habitualmente utilizado para el control de la documentación de los vehículos autotaxi.

En consecuencia, como se ha justificado, el plazo de conservación requerido es el mínimo que permite garantizar el cumplimiento de las facultades de ordenación e inspección.

Según se indica en la modificación de la Ordenanza la forma de entrega de la documentación se determinará mediante resolución del órgano competente, de modo que se valorarán la forma más adecuada de hacerlo que minimice las cargas al sector del taxi.

Finalmente, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT, por lo que no es factible solicitar a las intermediarias la información indicada.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 49 Paradas

B.3.- Deben prever legislativamente que se puedan digitalizar las paradas del taxi desarrollando más el artículo 49 de paradas de taxi y en concreto el 49.4 para poder hacer las actuaciones en las mismas

necesarias para su digitalización y para dotarlas de conectividad y hacerlas visibles a los usuarios del taxi y accesibles a personas con movilidad reducida o invidentes.

No tiene sentido y es prehistórico que en plena era digital que veamos paradas de autobús, metro digitalizadas y que la parada de taxi siga siendo exclusivamente una señal de tráfico como indicador de parada. Es discriminatorio como transporte público como se le trata desde el Ayuntamiento a las paradas físicas de taxi con respecto a las paradas físicas de Metro y Autobús. Necesitamos que hagan paradas emblemáticas dotadas de un equipamiento especial y atractivo para darle visibilidad al Taxi y relanzarlo. Prevéanlo legislativamente en esta ordenanza. Lo demandamos de forma expresa.

Al ir hacia una movilidad sostenible con el uso de vehículos eco eléctricos… prevean legislativamente también la posibilidad de dotar a las paradas de cargadores eléctricos …para facilitarle al taxista su recarga durante el tiempo de espera de un servicio. Que el tiempo de espera en la parada pueda serle productivo al taxista.

Contestación:
La señalización de las paradas de taxi en la vía pública ha de realizarse mediante señal homologada S-18, LUGAR RESERVADO PARA TAXIS, conforme a la normativa aprobada por la DGT. Por tanto, el Ayuntamiento de Madrid cumple con la obligación de señalizar las paradas conforme a la normativa vigente. Cualquier señalización adicional sería complementaria a esta señalización homologada.

Cualquier propuesta de nuevo mobiliario urbano dedicado a paradas de taxi requiere un estudio de detalle que no tiene implicaciones normativas, por lo cual no procede su inclusión en la Ordenanza Reguladora del Taxi.

En lo relativo a la dotación de cargadores en las paradas para vehículos eléctricos el número de vehículos eléctricos activos a 13 de abril de 2021 es 37, un 0,24% de los titulares de la licencia. No existe demanda suficiente para acometer la inversión, que debería analizarse desde una perspectiva más general.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

D) Con respecto a las nuevas formas de contratación muy demandadas por el cliente:

Establecen dentro de los servicios previamente contratados del taxi dos nuevas modalidades, pero sólo se puede acceder a ellos a través de App, aplicación, radioemisora o cualquier otro tipo de operador telemático. Son los supuestos de:

1. Servicios a precio cerrado
2. Contratación de plaza con pago individual

Esto implica un cambio en la manera de relacionarse el taxista y el usuario/ cliente en estos servicios. Nos convierte a los dos en clientes del operador, app, aplicación o radioemisora.

- La Administración convierte al taxista en cliente forzoso del operador
- El usuario es también a la vez es cliente voluntario del operador

Al ser EL TAXI UN SERVICIO PÚBLICO (NO UN SERVICIO PRIVADO) CON TARIFAS OFICIALES REGULADAS por la Administración (No fijadas unilateralmente por el taxista) nos tiene que proteger a los dos como usuarios del operador que nos impone y por consiguiente puede:

- O Ser el propio Ayuntamiento el que a través de la aplicación pública de TXMAD de al usuario de forma gratuita el precio cerrado y lo derive al taxi geolocalizado más próximo de forma gratuita para cliente y taxista con lo que haría él de posible operador telemático.

- O regular y controlar el servicio que hace el operador que nos impone igual que hace con el taxista para el resto de los servicios en su relación con el usuario del taxi porque de no hacerlo es discriminatorio y desproporcional. Indirectamente el Ayuntamiento al cliente/ usuario de taxi y Taxista / prestador del servicio, porque nos ha convertido a los dos en Clientes del prestador del servicio (app, aplicación, radioemisora o cualquier otro operador telemático), nos tiene que proteger al ser el taxi un servicio público regulado y el taxista como cliente exigimos que se trate al operador de forma explícita en esta legislación que están creando en los mismos términos de protección como usuarios que el Ayuntamiento legisla para el usuario del taxi sino lo hace también sería discriminatorio y desproporcional. Es decir, que nos garantice unos derechos, que les imponga unas obligaciones y les tipifique unas conductas sancionables y las sanciones, establezca de forma expresa su responsabilidad, así como un procedimiento sancionador y los controle estableciendo unos mecanismos de control al igual que para el taxista establece la revista municipal ordinaria y extraordinarias… Queremos que nos garanticen legislativamente de forma expresa que vamos a cobrar el servicio conforme a la tarifa oficial sin mermas y se va a mantener nuestro margen porque el Ayuntamiento legalmente tiene la obligación de garantizar la rentabilidad del servicio y va a establecer el coste del servicio de intermediación como un componente más de la tarifa que va a remitir al usuario como hace con la bajada 7 de bandera … y que va a controlar al operador para que no nos engañe ni a usuario ni a taxista a la hora de la fijación del precio cerrado ni con la imposición de cláusulas abusivas en la descarga o actualización de la aplicación de transporte … y que en caso de controversias podamos, para no dejarnos indefensos, porque la mayor parte de ellos están domiciliados fiscalmente fuera de España, acudir a la jurisdicción ordinaria de la Comunidad de Madrid por ser la competente por ser Madrid o su APC el lugar de inicio de la prestación del servicio y prohibiendo de forma expresa que en sus contratos de adhesión a los servicios nos hagan renunciar a cualquier derecho que tengamos como usuario y consumidor eximiéndose de cualquier tipo de responsabilidad civil …en la que puedan incurrir.

Como conclusión: debe regular y controlar al operador de la misma forma que hace con el taxista en el resto de los servicios de taxi que presta a sus clientes. Se trata de un servicio público intervenido y que tiene carácter esencial según establece el Tribunal Supremo. No estamos en un mercado libre. Esa es la diferencia.

Es decir, que tienen que regularle explícitamente en esta ordenanza y debe establecer los mecanismos de control al operador por parte de la Administración como Administración que es.

Lo exigimos que esté todo regulado de forma explícita en la nueva redacción de la ordenanza por motivos de interés público. Es necesario e imprescindible que establezcan esta regulación en términos de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

Deben establecer para ellos un régimen de OBLIGACIONES para con el Ayuntamiento, para con los usuarios del taxi y para con los taxistas y un sistema de CONTROL parecido a la revista municipal que deban pasar periódicamente igual que nos hacen obligatoriamente a los taxistas pasar

anualmente la revista municipal del taxi y queremos verlo expresamente regulado en la futura ordenanza.

Como OBLIGACIONES mínimas les deben establecer las siguientes como mínimo:

- Obligación de utilizar por parte de todas las aplicaciones, apps, radioemisoras y demás sistemas telemáticos… el mismo y único criterio facilitado por el Ayuntamiento y la fórmula para la fijación del precio cerrado del trayecto (ya sea el más directo o el más rápido pero un único criterio) y la misma cartografía y tarifas oficial vigente para determinar el precio del servicio a precio cerrado. Si las tarifas son oficiales debe de costar lo mismo para el usuario el servicio del taxi para el mismo trayecto con independencia de la aplicación, aplicación… que determine el precio cerrado y deben usar toda la misma cartografía. De no ser así se estaría produciendo una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través de precio cerrado 8 y dicha liberalización está prohibida por la directiva Bolkestein. Además de poderse dar situaciones de competencia desleal.

- Obligación de dar la aplicación, app, radioemisoras… un tique al cliente en el que se indiquen todos los requisitos del artículo 22 bis y en el que se incluya el coste de su intermediación porque el usuario tiene derecho a conocer todos los componentes del precio que va a pagar para poder elegir la emisora, aplicación, que quiera y el taxista tiene derecho a cobrar el servicio conforme a la tarifa oficial vigente sin mermas de ningún tipo. Al ser la tarifa oficial, dicho coste de intermediación no puede ir contra el margen del taxista porque es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad económica del servicio público del taxi y que el taxista cobre según tarifa oficial y evitar la precarización del sector. Tienen que establecer en los servicios a precio cerrado el coste de intermediación como como un componente más de la tarifa oficial y con un coste fijo si como establecen en el régimen tarifario en el precio cerrado las tarifas oficiales tendrán el carácter de máximas. Al ser un servicio solicitado voluntariamente por el cliente y suponer un nuevo coste al taxista prestador de servicio que no establece libremente su tarifa, no puede ir contra su margen. Se le debe repercutir al cliente como parte del precio.

- Obligación de disponer de un servicio de atención al cliente y al taxista y de disponer de hojas de reclamaciones conformes a la normativa de consumo para todas las quejas que puedan producirse.

- Obligación de no dar de alta en la emisora, app o aplicación al taxista por cuenta ajena (= conductor asalariado) sin el consentimiento expreso del titular de la licencia y con el vehículo autotaxi con el que presta servicio según tarjeta identificativa de conductor y darle de baja cuando se lo comunique el titular de la licencia.

- Obligación de cumplir con toda la normativa mercantil, laboral y tributaria española igual que lo hacemos los taxistas.

- Obligación de la aplicación de dar al cliente la posibilidad de optar por los dos servicios, bien a taxímetro, bien a precio cerrado conforme a tarifa oficial vigente.

- Obligación de que la aplicación muestre el número de km junto con el precio cerrado determinado.

- Obligación de enviar un taxi (no otro vehículo diferente) cuando el cliente por la app, aplicación o radioemisora está solicitando y ha aceptado expresamente un TAXI. No se puede permitir confundir al cliente. Un taxi es un Taxi, no otra cosa.

- Obligación de no enviar servicios para realizar el día que libra el taxi y en el periodo de descanso semanal y estival del taxi.
- Obligación de someterse a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el caso de controversias que se puedan dar con respecto a los usuarios, taxistas y Administración por ser el lugar de inicio de la prestación de los servicios.

- Obligación de poner en conocimiento de la Administración local a su solicitud los datos relativos a la prestación de los servicios de taxis, o de uno en concreto ante la queja de un ciudadano usuario o taxista, así como de los servicios rechazados por los taxistas y motivos y los servicios demandados que no han podido ser atendidos. Así como poder revisar todos los elementos o sistemas de telecomunicaciones que necesite verificar para comprobar que cumple con el régimen tarifario y cartografía y parámetro único de fijación de itinerario para el cálculo del precio estipulado por el Ayuntamiento.

- Obligación de facilitar periódicamente con carácter mensual a los taxistas la relación de todos los de servicios con importes que le han facilitado desde la app, aplicación o radioemisora para que pueda cumplir con todas las obligaciones legales impuestas por la Administración tributaria… (Al estar algunas aplicaciones, apps domiciliadas muchas de ellas fuera de España se producen operaciones intracomunitarias … y se han encontrado compañeros que les negaban dicha información y no puede ser que exista esa negativa de forma unilateral…)

- Obligación de mantener el precio o porcentaje de la intermediación durante el mismo periodo de vigencia de la tarifa oficial del taxi.

- No cobrar ningún suplemento diferente a los establecidos en las tarifas oficiales del taxi

- No aplicar ningún descuento diferente a los previstos en las tarifas oficiales del taxi ni del previsto en el Reglamento que solo incluye uno y que es por motivos medioambientales y como máximo de hasta un 10%

- Obligación de no imponer cláusulas abusivas al descargarse y actualizarse las aplicaciones de taxi o transporte tanto a usuarios y taxistas. Por consiguiente, prohibición expresa de eximirse de responsabilidad del servicio prestado por terceros… Si ellos determinan el precio y el taxista no interviene en la fijación del mismo, la responsabilidad tarifaria es de ellos exclusivamente. También prohibición expresa de obligarles a someterse a tribunales de Luxemburgo, Dublín o cualquier otro lugar donde estén domiciliadas fiscalmente fuera de la Comunidad de Madrid para evitar la indefensión de usuarios y taxistas por falta de recursos. Prohibición de acceder a través de sus móviles a sus datos personales, agendas y vender sus datos a otros operadores… sin su consentimiento.

- Obligación de que en la ejecución del servicio el taxímetro funcione con normalidad hasta que llegue al precio cerrado. El taxímetro es la única garantía para el usuario de que el precio que se cobra es el correcto y genera confianza. Está precintado junto con la capilla lo que impide su manipulación por el taxista, pasa un control periódico anual por un organismo independiente y que en la ITV se verifica y la documentación de que su funcionamiento es correcto se envía al Ayuntamiento y se presenta anualmente al Ayuntamiento en la revisita municipal. Además de que el taxímetro es el único medio de que va a disponer el taxista para como usuario poder comprobar que el servicio que le manda el operador como cliente es conforme a la tarifa oficial y no le mandan servicios bajo coste, bajo tarifa o incluso practicas dumping... Todo ello supone una garantía para el Usuario y debe de mantenerse. Pues bien, ese mismo control exigimos taxista y usuario de la administración para las apps, aplicaciones o radioemisoras. Queremos que controlen y nos garanticen que cumplen con los mismos parámetros que el taxímetro en la fijación del precio.

- No penalizar al taxista con dejar de enviarle servicios o desconectarles en los supuestos en los que les envíen servicios no rentables por la no aplicación de todos los conceptos previstos en la tarifa oficial. (Hoy vemos como mandan servicios en los que obligan a recoger a coste cero para distancias superiores a 1, 5 o 2 Km y por importes con los que no se cubren los gastos de explotación si no se cobra este desplazamiento y el tiempo invertido. No puede haber servicios a pérdidas y lo estamos viendo). Deben tener un Importe mínimo de servicio que los cubra.

- No penalizar al taxista, en caso de servicios a precio cerrado, por elegir un trayecto diferente al que desee el cliente. (Hemos visto casos de como el cliente se ha 10 quejado en el sistema de valoración que hacen del servicio en la aplicación y la aplicación ha penalizado al taxista bajándole la valoración… y esto no puede ser ni permitirse)

- Obligación del mediador de llevar un registro durante un año de los servicios en el que consten la fecha y hora de servicio, dirección de origen, dirección de destino, km y precio. Este registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección, sobre todo, para el caso de controversias que pudiesen surgir con usuarios y taxistas.

- Obligación de comunicación y obtención de permiso del Ayuntamiento de inicio de actividad y de verificación por los servicios técnicos del Ayuntamiento de que el Software que utilizan es correcto para el cálculo de la distancia, precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente y formula facilitada por el Ayuntamiento… y que funciona correctamente, y que deberán también poner en conocimiento de del usuario y taxista. Deberán acreditar y justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias con las que se pueda garantizar la totalidad del servicio en el mercado de Madrid y su APC. No pueden empezar a operar en el Mercado y no tener vehículos con los que dar cobertura porque supone un desprestigio para el sector y una rotura de stock, por causas no imputables a los taxistas. No pueden tener rotura de stock continua y no comprobar ustedes el motivo. Si es por falta de taxis por lo que no debería operar en todo el mercado de Madrid, por comisiones abusivas…

- Tener cubierto un seguro de responsabilidad civil con el que hacer frente a los posibles daños que puedan causar en el desarrollo de su actividad tanto a taxistas, como a usuarios finales y a la Administración (en caso de prácticas dumping por ejem)

- Obligación de cumplir con las obligaciones de carácter mercantil, laboral

Deben establecer unos DERECHOS

- Al pago del precio del coste de intermediación.

- Al cobro del importe total del servicio con repercusión de su parte al taxista en caso de que el cliente se baje del vehículo antes de finalizar el trayecto o renuncie al trayecto una vez aceptado e iniciado.

Deben tipificar las INFRACCIONES que pueden cometer, así como un régimen sancionador severo en el caso de reincidencia. Deben igualmente indicarles el procedimiento sancionador y su obligación de someterse a los tribunales de la Comunidad de Madrid en caso de controversias por ser lugar de prestación de los servicios.

No es lógico ni proporcional que el taxista no intervenga en la fijación del precio en estos servicios y después se le pueda exigir responsabilidad a él con un pérdida de puntos de su licencia o que se

pudiese dar de alta un conductor asalariado en una app, aplicación o radioemisora y le envíen servicios el día que libre o descanse el coche y que lo haga sin conocimiento y consentimiento del titular no llevando el taxímetro encendido porque ya está pactado el precio cerrado y lo lleva en su móvil personal y le pagan en su cuenta bancaria y se le sancione con pérdida de puntos de la licencia al titular de la licencia de taxi. Tal y como están regulando este asunto si no lo mejoran y controlan correctamente van a fomentar ustedes y las aplicaciones la piratería y el incremento de las reclamaciones de los usuarios que no se producen en la actualidad. Se debe poner las bases para evitarlo y que se pueda seguir manteniendo el servicio del taxi en los estándares de calidad actuales según las estadísticas que tienen o incluso mejorarlos. Para ello deben modificar el artículo de la ordenanza que establece de forma expresa la responsabilidad administrativa en los términos que le indico en el Anexo 1 en el articulado.

Sería necesario establecer un control "metrológico "periódico sobre emisoras, apps, aplicaciones y otros medios telemáticos que den precio cerrado o por plaza en los servicios de taxi para comprobar si son conforme a tarifa oficial los precios que dan….

En cuanto al precio cerrado y el precio por plaza y el tique de estos servicios.

Habría que exigir a las aplicaciones, apps, radioemisoras y demás intermediarios que obligan al taxista a tener ahora para prestación de estos servicios que den ellos el ticket al cliente además del que pueda dar el taxista y que contemplen en sus tiques los mismos requisitos que contienen el art 22 bis 2.

Debe estipularse su comisión para que el ciudadano en su derecho a elegir e información conozca el importe que cobran estas aplicaciones … y que se debe tarificar de manera independiente para garantizar la rentabilidad del servicio del taxi pues si son las tarifas oficiales no debe ir contra el margen del taxista la intervención de este intermediario app, aplicación, radioemisora que ustedes están imponiendo salvo que desarrollen ustedes tecnológicamente el servicio del taxi y sea el Ayuntamiento el que a través de TXMAD el que dé el precio cerrado al cliente y el estimado por plaza y mande el servicio al taxi que esté geolocalizado más próximo con independencia de la app con la que trabaje y lo cual es una garantía para el usuario y se evitan todo tipo de control a las aplicaciones….

De no hacerlo estarían precarizando el servicio público del taxi.

Contestación:

Respecto a los puntos que plantea:

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

La regulación de los nuevos ***servicios precontratados a precio cerrado****, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los* ***parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran****. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 11.

Artículo 22.1 e) Elementos mínimos obligatorios. Bucle magnético.

Que el anteproyecto de modificación de Ordenanza, por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012. En su artículo Doce, modifica el artículo 22 que queda redactado en los siguientes términos: "Articulo 22. Elementos mínimos obligatorios 1. Los vehículos autotaxi deberán ir provistos de los siguientes elementos mínimos obligatorios: e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva", en su artículo treinta y ocho.

Solicito que se anule el artículo 22 del anteproyecto a causa de que dicho bucle magnético, basándose en informes periciales de especialistas, el bucle magnético es un producto cuyo único uso es de apoyar y facilitar a las personas usuarias de una prótesis auditiva(audífono/implante) una mayor accesibilidad auditiva en espacios públicos abiertos o en lugares cerrados con mucho ruido ambiente o cuando existe una distancia lejana entre ambos interlocutores. Este tipo de ayuda auditiva se usa principal o habitualmente en lugares cerrados como teatros, hoteles... por las dimensiones de las instalaciones de esos lugares. Además, debo añadir que se produce un agravio comparativo con otro tipo de transporte público como es el servicio público de autobuses urbanos/interurbanos E.M.T (empresa municipal de transportes), empresas de autobuses pertenecientes al consorcio de transportes, metro de Madrid... o inclusive con vehículos de arrendamiento con conductor (V.T.C) que desarrollan una actividad similar al taxi e incluso comparten epígrafe en hacienda pública.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 70 Licencia por puntos.

Se añade un nuevo artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 70 licencia de autotaxi por puntos
1. A efectos de la graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora se asignará a cada licencia de autotaxi, se verá reducido por cada sanción firme en vía

administrativa que se imponga a su titular por la comisión de sanciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano de automóviles de turismo que llevan aparejada la pérdida de puntos conforme al apartado siguiente.

2. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que determinan en el Anexo VII".

Solicito también la sustitución del término licencia por puntos por otro que se adecue más a la realidad del sector.

Dicho término se acuña en el artículo 70 del proyecto de ley, puesto que de seguir con la terminología de licencia por puntos acabaría con miles de puestos de trabajo al entender el empresario que no le merece la pena cargar con las posibles faltas/delitos que pueda cometer un trabajador asalariado que es él quien hace el hecho delictivo.

Podemos basar este fundamento jurídico en equiparando el término **cartilla por puntos** con del denominado carné por puntos de la D.G.T (Dirección General de Tráfico) que retira puntos por cada infracción cometida susceptible de retirada de puntos al que cometió el hecho fraudulento o delictivo, pero nunca al dueño del vehículo por el mero hecho de ser titular del vehículo. Este artículo no genera seguridad jurídica a causa de lo establecido anteriormente, el supuesto de un autónomo taxista que explota su licencia con un trabajador asalariado para ofrecer mayor cobertura de desplazamientos a los ciudadanos durante mas horas diarias cubriendo las carencias del transporte público colectivo tiene más riesgo de poder perder los puntos de la cartilla que el que solo lo explota de forma autónoma que lógicamente se cuidará de no perder su patrimonio cometiendo infracciones susceptibles de retirada de puntos.

Con este articulado se va a generar el despido de muchos trabajadores asalariados porque ellos cometiendo una infracción no sufren ningún tipo de castigo, sino que hacen responsables solidarios al titular de la licencia de taxi que genera empleo y asume la carga de las infracciones cometidas por su o sus trabajadores asalariado.

Como documentación aporta la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

***Contestación**:*

En relación con el principio de legalidad, el régimen sancionador aplicable al taxi está definido en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en su capítulo V.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 27 apartado 3, indica expresamente "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". Es decir, mediante disposiciones reglamentarias de desarrollo, como en el caso de modificación de esta Ordenanza, es posible introducir graduaciones de la norma.

En este caso, la norma de la licencia por puntos permite definir claramente en qué circunstancias se aplica la suspensión temporal de autorizaciones y licencias prevista en el artículo 16 apartado 1. El artículo 16 apartado 1 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la acordarse la suspensión temporal 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."

El objeto de la licencia por puntos es determinar en qué circunstancias se acordará la suspensión prevista en el artículo 16 apartado 1. En este sentido, la norma es plenamente respetuosa con el principio de legalidad de las disposiciones sancionadoras y de la habilitación reglamentaria de las disposiciones reglamentarias de desarrollo previstas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Se considera preferible el término licencia por puntos al propuesto en la alegación pues es el titular de la licencia el obligado a soportar las sanciones de la normativa de transporte. El término cartilla no tiene ningún significado jurídico y, por tanto, no procede su utilización.

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 12.

Se incluyen en la alegación presentada los siguientes comentarios:

Artículo 54. Obligaciones de los conductores apartado d) es inconcreto produciendo inseguridad jurídica. Solicita que quede redactado del siguiente modo:

Artículo 54. Obligaciones de los conductores
"d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
1º. Camisa o polo de color azul claro.
2º. Pantalón o falda, ambos de vestir de color azul marino o negro.
3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario de color azul marino o negro.
4º. Zapatos cerrados oscuros de color azul marino o negro.

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
   1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
   2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
   3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
   4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

Artículo 70 Licencia de autotaxi por puntos y Artículo 71 Procedimiento, Son injustos y discriminatorios ya que ninguna empresa se ve sometida a sanciones por las infracciones individuales de sus trabajadores de esta manera, al sancionar a los autónomos por infracciones de los empleados se está sancionando a personas inocentes por acciones de terceros. Solicita que los artículos anteriormente mencionados queden redactados y contemplen las siguientes modificaciones y características:

Artículo 70 Permiso municipal de conductor de autotaxi por puntos
1. A efectos de la graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora se asignará a cada Permiso municipal de conductor de autotaxi un saldo inicial de 8 puntos. El número de puntos inicialmente asignado a la Permiso municipal de conductor de autotaxi, se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de infracciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo que lleven aparejada la pérdida de los puntos conforme al apartado siguiente.

Artículo 71 Procedimiento
1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicará expresamente la sanción económica que corresponda, el número de puntos que se detraen y el saldo de puntos restantes.
2. El titular de un Permiso municipal de conductor de autotaxi que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones, perderá el número de puntos que se señalan en el Anexo VIII.
3. El titular de un Permiso municipal de conductor de autotaxi 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.
4. Cuando el titular del Permiso municipal de conductor de autotaxi haya perdido la totalidad de puntos asignados, se acordará la sanción de suspensión por un periodo de tres meses a un año, que afectará a la licencia de taxi de la que fuera titular o con la que se hubiesen cometido las infracciones si fuera titular de varias licencias. En este caso, su titular no podrá obtener una nueva licencia hasta el cumplimiento de la sanción de suspensión. Cumplida la sanción de suspensión, el titular de la licencia recuperará los 8 puntos.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 39 bis. Contratación previa de la capacidad total del vehículo a precio cerrado

Actualmente el cálculo que se está realizando para estos servicios supone una pérdida económica por cada servicio utilizándose como tarifa donde las aplicaciones ofertan por debajo de costo los servicios con perjuicio para el taxista.

Solicito que el Artículo 39 Bis contemple que debiendo ser una herramienta que de seguridad al cliente por posibles incidencias grandes en el tráfico y a la vez garantice un precio justo para el taxista por su trabajo que proporcione la sostenibilidad del negocio, no como tarifa de promociones con cargo al autónomo. Se propone que al ser un precio máximo este lleve contemplado un pequeño incremente de coste sobre el precio del trayecto contemplando como el idílico, así un poco de tráfico no supondrá perdidas y garantice al taxista un precio justo por el servicio y fiel a la realidad y a la vez si el tráfico es superior garantice el precio al cliente.

Por lo que debe aplicarse como mínimo un incremento del 10% sobre precio idílico calculado, en función del trayecto y tráfico estipulado, garantizando así al cliente que si las circunstancias del tráfico suponen un 10% de incremento en lo que se supone sería el coste habitual su … (El texto se interrumpe en este punto).

***Contestación**:*

Con la implantación de la posibilidad de ofrecer servicios precontratados a precio cerrado, el artículo 38.3 del RTCM determina que el precio se calculará de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran, en la que las tarifas actúan como máximas pudiendo aplicarse reducciones.

Con este fin, responde la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo.

La normativa autonómica no prevé la posibilidad de incremento sobre el precio máximo calculado conforme a los parámetros facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, por lo que sería contrario RTCM cualquier incremento de precio.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 13.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el tique del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el tique para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el tique deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…. Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 8ª.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y

por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la

prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la

licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 9:

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 14 Confederación FIAPAS

La Confederación Española de Familias de Personas Sordas-FIAPAS, es una entidad de implantación estatal que, desde hace más de cuarenta y tres años, trabaja en defensa de los derechos e intereses de las personas sordas y de sus familias, y por la mejora de su calidad de vida. FIAPAS es la mayor plataforma de representación de las familias de personas sordas en España, integrada por 47 entidades confederadas.

Desde su origen, uno de sus objetivos ha sido la eliminación de las barreras de comunicación y promover la accesibilidad en todos los ámbitos. Por ello, ha desarrollado una larga trayectoria de acciones encaminadas a favorecer la vida autónoma, la inclusión y la participación social de las personas sordas.

FIAPAS responde a esta consulta pública y se felicita por la nueva redacción del artículo 22 que incluye la obligación de instalar bucle magnético en los nuevos vehículos que se adscriban a las licencias con posterioridad a la entrada en vigor de esta modificación.

Gracias a esta nueva norma, Madrid se sitúa muy a la cabeza de la mayoría de las capitales europeas, mejorando la calidad de la atención a los usuarios en el servicio público del taxi, particularmente de las personas con sordera que utilizan audífonos y/o implantes auditivos, puesto que el ruido del tráfico y el entorno, sumado al propio del motor, así como la distancia y las dificultades de lectura labial entre el pasajero y el conductor, dificultan o imposibilitan la comunicación entre ambos. Dicha circunstancia se agrava en la actualidad por las necesarias medidas de seguridad para evitar el contagio del Covid-19: la instalación de mamparas y el uso de mascarillas, minoran y distorsionan la voz del interlocutor por lo que la escucha es menos nítida e inteligible.

Además, queremos subrayar que la instalación de un sistema de inducción (bucle magnético) no solo se justifica como medida que elimina estas barreras de comunicación para los usuarios del taxi con discapacidad auditiva, sino que además es un recurso necesario para la adaptación del puesto de trabajo de los conductores con pérdidas auditivas, quienes se ven especialmente afectados por éstas como consecuencia de su exposición continuada al ruido del tráfico, lo que les dificulta en muchas ocasiones la comunicación con los pasajeros en la prestación del servicio. En este caso, se requiere simplemente ampliar el cableado del sistema de inducción, cubriendo la zona del pasajero y la zona del conductor, e instalar un segundo micrófono.

Doce. *El artículo 22, queda redactado en los siguientes términos*:
1. Los vehículos autotaxi deberán ir provistos de los siguientes elementos mínimos obligatorios:
(…)
e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla, en sus valores de funcionamiento, con la Norma UNE EN 601184:2007 (IEC 601184:2006)

Contestación:

La inclusión de la norma concreta que ha de cumplir el dispositivo de bucle magnético garantiza, tanto que el titular de licencia de taxi pueda instalar un sistema que cumpla la norma, como que pueda ser utilizado por los usuarios de audífonos.

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 22 de la Ordenanza vigente*.*

Catorce. En el artículo 26, se modifica la letra b) de apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:
(…)
b) Los vehículos eurotaxi podrán también exhibir publicidad en la parte trasera de la carrocería del vehículo. En todo caso, los distintivos obligatorios, los símbolos indicativos de accesibilidad (símbolo SIA para la movilidad y símbolo de bucle magnético), escudo y número de licencia, deberán resultar visibles, quedando excluidos de su contorno los elementos publicitarios, según las especificaciones contenidas en el Anexo V.B.3.

Contestación:

La inclusión de una señalización de los vehículos que cuentan con el bucle magnético permite al usuario identificar el vehículo que más se adapta a sus necesidades, por lo que se considera apropiada su señalización de forma visible.

***Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 26 de la Ordenanza vigente**.*

Quince. El artículo 28 queda redactado en los siguientes términos: "Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.
(…)
2. El examen consistirá en una prueba dirigida a evaluar el conocimiento de los aspirantes sobre temas relacionados con la prestación del servicio de taxi y versará, al menos, sobre las siguientes materias:
d) Calidad en la atención y en la interacción comunicativa con los usuarios con discapacidad.

Contestación:

Entendemos que la modificación propuesta no incorpora información relevante adicional a la incluida en la redacción inicial.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Veintitrés. El artículo 38 bis queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 38 bis. Régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi.
(…)
3. Los titulares de licencia de autotaxi que tengan adscrito un vehículo eurotaxi deberán cumplir las siguientes obligaciones:
b) Estar adscrito a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos, cuyos canales de comunicación han de ser accesibles para las personas con discapacidad, a través de aplicaciones y páginas web (vía texto).

Contestación:

Se considera adecuada incluir la precisión realizada, pues si la entidad de contratación por medios telemáticos no incluyera unos canales de comunicación accesibles la obligación de adscripción carecería de sentido, puesto que la entidad elegida por el titular de los vehículos eurotaxi podría no disponer de aplicaciones adaptadas a personas con discapacidad, lo que dificultaría o impediría la contratación por estas personas.

***Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 38.bis de la Ordenanza vigente**.*

Cuarenta y dos. *Se añade un apartado c) al apartado B.1 del Anexo V "Croquis. Plantillas de números y letras", con la siguiente redacción*: "
(…)
c) ~~En el caso de que el vehículo disponga de instalación de un bucle de inducción para audífonos, llevará un adhesivo~~ Adhesivos con el símbolo de bucle de inducción magnética para usuarios de audífonos e implantes auditivos, según norma UNE 60118-4 con un tamaño máximo de 10×10 cm, que se colocarán en una zona visible de las puertas, en ambos laterales del vehículo.

Contestación:

Se considera que la redacción propuesta es más precisa que la inicial, por lo que se incorpora parcialmente a la Ordenanza.

Se admite parcialmente la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el apartado c) al apartado B.1 del Anexo V "Croquis. Plantillas de números y letras" de la Ordenanza vigente.

Disposición transitoria tercera. Instalación del bucle magnético
La instalación del bucle magnético, prevista en el artículo 22.1.e), sólo será exigible a los vehículos que se adscriban a las licencias con posterioridad a la entrada en vigor de esta modificación.

Los conductores con sordera que utilicen audífonos y/o implantes auditivos, y que así lo requieran, podrán instalar un bucle magnético que cubra, además de la zona del pasajero, la zona del conductor como recurso para la adaptación de su puesto de trabajo, facilitándole la prestación del servicio y la comunicación con cualquier pasajero.

Contestación:

La redacción inicial de modificación de la Ordenanza permite la posibilidad que se menciona, por lo que no procede incorporar esta nueva precisión.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 15.

El contenido de la alegación presentada es el siguiente

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 16.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 17.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Documento 2

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 18.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 19.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 20.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 21.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma

Alegación nº 22.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

1.- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma

Alegación nº 23.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.
>
> 4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.

4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso

no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*

> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.
Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 24.

En el documento se presentan las alegaciones siguientes:

Ya en el preámbulo del anteproyecto, se nombra la palabra *mercado* en 3 ocasiones. Toda una declaración de intenciones en la línea de *liberalizar* el Servicio Público de taxi, para adaptar el Nuevo Reglamento autonómico del Taxi (¿NULO EN SENTENCIA? por TSJM), y allanar el terreno para la llegada inminente de Multinacionales, contraviniendo la Ley 17/2009 de 23 de noviembre que excluye de su ámbito de libre acceso, las actividades de transporte urbano.

En nuestra opinión, el anteproyecto de modificación de la ordenanza del taxi (AMOT) adolece de criterio, realidad, coherencia, e incluso legalidad y, sin embargo, abunda en la ambigüedad interpretativa. Deben corregirse los siguientes preceptos en el texto definitivo, antes de su aprobación en el Pleno del Consistorio, para no provocar daños irreparables.

- **Art.1. bis. Definiciones**

En el punto 2, Formas de contratación, es erróneo e irreal el criterio adoptado para definirlas. Un usuario contrata un servicio de transporte en taxi, en función de su necesidad. Dicha necesidad puede ser inmediata (servicio inmediato, necesidad presente) o demorada en el tiempo previendo garantizarse el servicio en un momento determinado y futuro (servicio con hora precontratado, necesidad futura). No entendemos por qué en su definición de *servicio directamente contratado* se excluye la petición por teléfono o telemática cuando puede ser una necesidad *inmediata.*

Ejemplo podría ser un usuario que se acerca a su parada de taxi y elige el taxi de su emisora o app habitual, o un usuario alejado de paradas de taxi y vías principales de tránsito, que necesita el servicio para ese mismo instante, y solicita un servicio inmediato a distancia con su teléfono, teniendo en cuenta que el taxista inicia la carrera en su aparato taxímetro, en el mismo momento que es directamente contratado y se dirige a recoger al cliente. (Artículo 41 puntos 1 y 2 del Desarrollo del Servicio. Ordenanza del Taxi)

Estos ejemplos demuestran que no son reales las definiciones y relación que plantea el artículo 1 bis en cuestión. Confunde e identifica precontratación con solicitud telemática, a distancia, confunde tiempo con espacio, confunde el carácter temporal del objeto del contrato con el lugar donde se concreta el contrato, contraviniendo el Código Civil y la sentencia jurisprudencial de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo 734/2005 de 5 de octubre de 2005. La Precontratación sólo es posible si hay un diferimiento futuro en las obligaciones y derechos contraídos en la prestación del servicio. El precontrato hoy, es la primera fase o compromiso de realizar después el servicio o segunda fase. NO EXISTE LA PRECONTRATACIÓN ESPACIAL EN NUESTRO ORDENAMIENTO.

Una de las esencias del transporte por taxi es su **Inmediatez**, y en el ámbito urbano, acorde a nuestro ordenamiento jurídico actual, les corresponde a las licencias de taxi, concesionarias del servicio público. Si hay que definir e introducir estas formas de contratación para el servicio público de taxi, seguramente pensando en el *mercado* de las VTC, habrá que determinar temporalmente los minutos que diferencian la Inmediatez y la precontratación con hora determinada. (Ver legislación de autonomías que han regulado el tiempo de precontratación para VTC que estipula su regulación inherente, excluyéndolas de la inmediatez.)

Cualquier cambio en estas condiciones, realizados por el Ayuntamiento en su ordenamiento, podría acarrear reclamaciones patrimoniales de las concesionarias hacia su Administración, máxime cuando el segmento del servicio que más crece es, precisamente, el de petición inmediata a través de medios telemáticos y esto, no es precontratación. Preocupante.

La redacción del punto 2 en cuanto a la definición de las Formas de Contratación, debe ser:

a) Servicio previamente contratado, de necesidad futura o Servicio con hora determinada: servicio contratado en cualquier lugar o por cualquier medio admitido en derecho.

b) Servicio directamente contratado de carácter Inmediato, de necesidad presente: servicio contratado en cualquier lugar o por cualquier medio admitido en derecho.

La diferencia entre un servicio Inmediato y uno Precontratado será de 60 minutos.

Contestación

El concepto de servicio previamente contratado está ya recogido en el artículo 45 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, de la Comunidad de Madrid (en adelante, RTCM): El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo. Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos. Por tanto, este concepto de "telemático" como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

El RTCM no prevé ninguna restricción respecto a la inmediatez de la contratación del servicio como la que se propone en la alegación. Con carácter general, introducir restricciones sobre las previsiones del decreto autonómico que no están motivadas por necesidades del servicio sería arbitrario. En la argumentación que plantea no se aprecia una justificación clara para introducir las modificaciones que sugiere por lo que no procede su incorporación al proyecto de modificación de Ordenanza.

En consecuencia, procede la utilización de la misma terminología que la normativa autonómica que se desarrolla.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **En el punto 3, Modos de fijación del precio del servicio del taxi.**

El taxímetro actual, lleva calculando el precio del servicio desde hace décadas con una tecnología que sólo permite conocer dicho precio a posteriori, sólo una vez finalizada la carrera, el usuario conoce su importe. Se trata de un aparato periférico fijo, que calcula el precio en función de los metros recorridos físicamente, tiempo empleado y las tarifas oficiales municipales. Igualmente, su regulación industrial, estatal y autonómica sobre aparatos taquinométricos y metrología, es de hace décadas.

Hoy, existe ya una tecnología que permite conocer el precio del servicio a priori, es decir, se puede calcular un precio exacto por anticipado en un segundo. Un cálculo de metros y tiempo vía satélite por GPS, las tarifas oficiales, un dispositivo inteligente, Una App o software que a través de algoritmos conjuga todos los datos, e Internet. El Taxi como sector y las Administraciones, de momento, no se han planteado introducir dicha tecnología en los taxímetros, de manera decidida.
Esto produce una "desventaja competitiva" respecto de un "servicio idéntico paralelo" prestado por VTC, en la mayoría de los casos, millones de casos, de forma ilegal al no disponer de la hoja de ruta debidamente confeccionada como atestiguan los informes de la Inspección de transportes. Esta "plaga" particular que padece el Taxi hace años, únicamente calcula el precio a priori, siempre disfrutando de la ventaja de conocer la tarifa invariable del Taxi, incurriendo en múltiples ocasiones en posible Dumping (vender el servicio con precios por debajo del coste con el objetivo de eliminar al competidor) convirtiéndose en elevado porcentaje, no sólo en una competencia ilegal, si no

también, en competencia desleal, con la "complicidad" de la Administración. Así es ***imposible competir***.

El Ayuntamiento introduce en el AMOT el ***precio cerrado*** como un acto de fe, "para ayudar al taxi a competir", vinculado a que el taxista disponga de una emisora o App comerciales con esta tecnología, al igual que el usuario, y con carácter máximo (ya hoy un Tribunal ha sentenciado, que el precio cerrado no puede tener carácter máximo). Esta propuesta del Ayuntamiento, deja fuera del *precio cerrado* a todo aquel taxista o usuario que no disponga de App-emisora comercial, que no disponga de este "taxímetro inteligente adicional". A parte de quebrar la normativa obsoleta metrológica, se genera una distorsión y un agravio comparativo incompatible con la competencia interna entre licencias, incluso, con la Constitución Española.

Todo taxista y todo usuario, ya sea la contratación de servicio con hora precontratado, o servicio inmediato, deben tener la posibilidad de ofrecer o solicitar un *precio cerrado* por anticipado. Para ello, es el Ayuntamiento quien debe desarrollar adecuadamente como garante del servicio público, la aplicación TXMAD como una App oficial de ***"taxímetro virtual" (Resolución nº16085 de la Directora General)*** con las tarifas municipales actualizadas en remoto, conectada y accesible desde una versión para todos los usuarios y conductores, con una privacidad, seguridad e identificación encriptadas, en el caso de que no se disponga de App-emisora comercial.
Así, b) Precio Cerrado: precio de un servicio de taxi calculado por anticipado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid a las App-emisoras, o TXMAD como App oficial municipal, de acuerdo con las tarifas vigentes.

Si el precio se cierra anticipadamente, podrá el usuario abonar y el taxista cobrar, igualmente, antes de iniciar el servicio.

Contestación*:*

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

Así, el taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización. Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM".

La prestación de los servicios precontratados a precio cerrado es voluntaria. Es decir, el titular de la licencia puede optar por prestar servicios según esta modalidad o bien continuar en exclusiva prestando los servicios medidos por aparato taxímetro.

La regulación de los nuevos ***servicios precontratados a precio cerrado****, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los* ***parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran****. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

En relación con el pago del servicio en el momento de su precontratación en lugar de después de ser realizado supone alterar el principio general del pago de un servicio tras su prestación, por lo que no es posible atender a su petición.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

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

En este artículo, la novedad es la introducción en la estructura del Taxi de la ***persona jurídica***. Es decir, podrán ser titulares de hasta 3 licencias, tanto pymes, Multinacionales, fondos de inversión…, como autónomos personas físicas. Se adapta el AMOT al Nuevo Reglamento Autonómico del Taxi de 2019 (RTA)en vigor y ¿NULO?, que así lo recoge. En principio y aunque impugnado el RTA, con SENTENCIA DE NULIDAD del TSJM, se trata de una ***privatización*** sin control administrativo en el AMOT de las Licencias de taxi. En otras Autonomías, se establece un porcentaje de licencias máximo de titularidad a nombre de persona jurídica. (Cataluña)

Dado el carácter anónimo del capital en las personas jurídicas, una persona física podría ser titular de hasta 3 licencias y al mismo tiempo, propietario de participaciones o acciones de una Sociedad o múltiples Sociedades. De igual modo, una sociedad podría ser titular de Licencias y participar en el capital de otras sociedades sin control a día de hoy. En definitiva, una persona física o jurídica puede ***controlar*** un número indeterminado de licencias municipales de taxi ya sea por titularidad o participación en el capital de sociedades titulares de licencias.

Desde nuestro punto de vista, esta distorsión provocará situaciones de abuso de posición dentro de la estructura interna del sector, tendiendo a estructura monopolística, dónde los pequeños propietarios, unititulares, Asociaciones y el propio Ayuntamiento, perderán capacidad de decisión e incluso su propia existencia, en beneficio de los grandes controladores de licencias. Ejemplo por analogía, es la actual estructura de la VTC y su evolución en España. Un Sector estratégico nacional, podría caer en manos de ***Multinacionales extranjeras*** si no se articulan preceptos de control sobre una concesión administrativa como es la licencia de taxi.

Así, el Artículo 4. Debe de añadir un punto j) El porcentaje máximo de titularidad a nombre de **personas jurídicas** no sobrepasará el **10%** de la flota total de licencias.
En este artículo 4 del AMOT se ha suprimido el apartado c) de la Ordenanza del Taxi, en el que establece la obligatoriedad de tener el domicilio en la Comunidad de Madrid para los titulares de licencia. Aunque esta supresión obedece a Sentencia del Alto Tribunal, ésta se produce antes de la irrupción de la persona jurídica, por lo que requiere rectificación en el AMOT. Si la licencia opera y obtiene rendimiento prestando el servicio íntegramente dentro de la Comunidad de Madrid, parece de justicia fiscal entre los titulares, que al menos estén domiciliados en territorio español.

La posibilidad de domiciliarse fuera de territorio español, es infinitamente más amplia si se trata de una persona jurídica, pudiendo generarse un posible dumping fiscal desleal entre las licencias, si un titular se domicilia en un “paraíso fiscal” dentro de la Unión Europea.
Además del quebranto a las arcas públicas, facilitando la elusión fiscal y el posible blanqueo de capitales, se perdería transparencia y control administrativo sobre los titulares y sobre las propias licencias.

Así c) Estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda cuando fuera una persona física y, ***disponer de domicilio fiscal en territorio español para todo titular*** de licencia, o controlador de licencias a través de ingeniería societaria.

Contestación*:*

El Reglamento autonómico ya no exige que se acredite el domicilio de la persona, a cuyo efecto así lo determinó la Sentencia 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia (confirmada en casación por sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio), declarando la nulidad del artículo 4.1 c) de la Ordenanza reguladora del taxi, cuyos argumentos han de entenderse no solo respecto a las personas físicas sino también a las jurídicas, aunque en aquel momento no estuvieran contempladas como posibles titulares de licencia, pues en otro caso se estaría faltando al fallo judicial de obligado cumplimiento.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

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

En el AMOT se incluye dentro de este artículo un punto h) el cual debe suprimirse pues hace referencia a la licencia por puntos, la cual debe eliminarse del AMOT como expondré en la alegación correspondiente.

Contestación:

Dado que se mantiene la Licencia por puntos de acuerdo con las consideraciones que se exponen para los artículos 70 y 71, se mantiene el apartado h)

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Artículo 16. Requisitos de vehículos**

Uno de los principales costes de explotación es el fondo de amortización anual que garantiza para el titular, la renovación del vehículo. La Ordenanza establece en el punto 1 de este artículo, la vida útil máxima de los vehículos autotaxi en 10 años. Sin embargo, la desgraciada experiencia de la pandemia de Coronavirus, con una crisis por hibernación de la economía, impide al profesional dotar este fondo anual, que debe recogerse en el AMOT, la paralización de este plazo en el cómputo de los 10 años. Así debe incluirse una excepción al límite de 10 años y un ejemplo:
Si la Comunidad autónoma certifica un período de 2 años de especial crisis, todos los vehículos adscritos en ese momento y, por tanto, afectados por haber perdido la amortización de dichos años, podrán alargar la vida útil de su vehículo más allá de los 10 años, en dichos 2 años certificados, hasta los 12 años.

1. “Los vehículos...hubiere producido. ***Podrán superarse los 10 años, si a lo largo de su vida útil desde su adscripción a la licencia, se produjo un período anual debidamente certificado por Comunidad autónoma, de especial crisis económica y siempre que se encuentre en perfecto estado de revista. “***

Contestación:

Dado que la antigüedad de los 10 años viene establecida en el Reglamento autonómico, corresponde a la Comunidad de Madrid ampliar dicho plazo. La Ordenanza del Taxi no puede contener ninguna previsión contraria a lo previsto en el Reglamento autonómico.

A este respecto, el DECRETO 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Artículo 18. Autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi.**

Ya hemos expuesto anteriormente la desventaja competitiva del servicio público de taxi en cuanto a los precios y sus tarifas reguladas por la Administración. Dicha desventaja se produce respecto de 8.500(aprox.) autorizaciones de 36 euros VTC, que basan su negocio en realizar servicios de pseudotaxis regateando la Ley (siguiendo los informes de la Inspección de transportes de la Comunidad de Madrid, alrededor del 75% de sus servicios se realiza sin Hoja de Ruta, es decir, funcionando como "falsos taxis". Según estos informes basados en una pequeña muestra, y teniendo en cuenta que una VTC trabaja 24 horas al día los 7 días de la semana, alrededor de 60 millones de servicios estarían esquivando la Ley, al año). Sin embargo, este AMOT parece no tener presente este problema o "virus" para su Servicio público de taxi, únicamente mencionando en el preámbulo el abstracto ***mercado.***

Incluso, el propio Ayuntamiento ha archivado la Ordenanza de VTC que introducía regulación para la movilidad y contaminación de estos vehículos VTC, que normalmente son de color oscuro y llevan una pegatina roja con estrellas blancas. Si continúan operando en medio urbano, con benevolencia cómplice de las Administraciones que lo permiten como si desconocieran su existencia, el Taxi seguirá perjudicado por barreras administrativas de su regulación. De esta manera, es ***imposible competir.***

En este sentido, otra desventaja competitiva es la elección de vehículo. En tiempos donde la VTC se dedicaba a realizar el servicio para el que fue autorizada, no existía este problema. Hoy, los VTC disponen de un abanico en la elección de vehículo muy superior al del Taxi.

El Taxi, en la práctica, continúa sujeto a los modelos que tengan a bien las ***marcas*** en ***homologar***. Este artículo 18 lo demuestra, el proceso para la homologación de un vehículo, independiente de las marcas, es complicadísimo y costoso. Se aprovecha por las Marcas la regulación, principalmente en aspectos técnicos relacionados con el aparato taxímetro, como periférico fijo y sus implicaciones en la ITV, para sólo homologar hacia el taxi, los modelos que su estrategia comercial determine. ***El Ayuntamiento homologa un modelo de vehículo a petición de la Marca.***

Ejemplo extremo de esta distorsión es el caso Euro5, donde se autorizó en Ordenanza, a vender a los taxistas modelos, durante los años 2013 y 2014, limitados en su vida útil a 01 de enero de 2020 por causas medioambientales, sin prácticamente alternativas para los profesionales que tuvieron que renovar en ese instante. Más del 80% de las renovaciones en el año 2013 tuvo que realizarse con modelos Euro5 afectados por la prohibición (no hubieran existido modelos 10 años vida útil homologados, para todos), con el consiguiente perjuicio para el taxista en pérdida de años de vida útil y su amortización. Afortunadamente, una Ordenanza de Movilidad posterior, les concedió una

prórroga junto a los VTC hasta 31 de diciembre de 2022, todavía hoy disputándose en los Tribunales gracias a la Asociación de afectados Euro5 taxi, con cautelar y sentencia favorables.

La introducción de la tecnología digital en los taxímetros, evolucionando hacia taxímetros inteligentes debiera acabar con este problema. El Sector y la Administración (desarrollando TXMAD como App oficial de taxímetro, ya comentado, actualizando la normativa taquinométrica y de metrología del siglo XX a la era digital e inteligente del siglo XXI…) han de encabezar la **"transformación digital"** elaborando un ***plan***, dentro del fondo de reestructuración e innovación de la economía española con fondos europeos pospandemia. El AMOT poco recoge al respecto, no debemos dejar escapar esta oportunidad que reflejaremos en una Disposición transitoria.

***Contestación**:*

Con ocasión de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2017 se establece que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi pueden corresponder a modelos previamente autorizados por el Ayuntamiento o ser de libre de elección, siempre que se cumpla los requisitos generales previstos en el Decreto autonómico y los específicos contemplados en la Ordenanza en cuanto a dimensiones y emisiones.

La autorización de vehículos por el fabricante exime al titular de la licencia que adquiere alguno de los modelos autorizados de la obligación de aportar la documentación técnica que acredita el cumplimiento de los requisitos técnicos del vehículo, tanto los establecidos en la normativa nacional, y autonómica como lo propios de la Ordenanza del Taxi.

Cualquier persona puede solicitar la adscripción de un vehículo a una licencia de taxi, no exclusivamente los fabricantes. Este procedimiento, denominado de libre elección, exige que el titular deba aportar toda la documentación técnica necesaria para acreditar el cumplimiento de la normativa exigible por el vehículo concreto que deba adscribir a la licencia.

Por otra parte, el taxímetro es un instrumento de medida sometido al control metrológico previsto en la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros.

El denominado "taxímetro inteligente" no es propiamente un taxímetro, en el sentido jurídico del término, sino un mecanismo para el cálculo de un precio conforme a un algoritmo. Por tanto, las condiciones establecidas para el cálculo de las tarifas conforme a los parámetros facilitados por el Ayuntamiento de Madrid son equivalentes al denominado taxímetro inteligente.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios**

En el punto1, apartado e) Se obliga a los nuevos vehículos que se adscriban a licencia, la incorporación de un sistema de facilitación de la comunicación con las personas sordomudas, el ***bucle magnético***. Este tipo de decisiones, que implican un coste adicional para el profesional, debe obedecer a un estudio riguroso sobre el número de servicios que utilizarán este dispositivo. Es decir, si el coste de establecerlo en toda la flota, es compensado por el beneficio que genera a la comunidad sordomuda. Sin dicho estudio, pensamos en una **imposición arbitraria** del Ayuntamiento. En nuestra opinión y a falta de dicho estudio, del cual no tenemos constancia, no debe aprobarse como elemento único, pues existen otras alternativas más económicas y funcionales a través de App y dispositivos inteligentes (teléfono smartphone, tabletas, display de ordenador del vehículo, etc.) que están en el equipo habitual de la mayoría de los taxistas. Así por ejemplo y dentro del SmartEar.es

del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; el Taxi a través de una campaña publicitaria de promoción, entre otras cuestiones, se incluiría como espacio donde operan ***App de apoyo a las personas sordomudas como Ava, Petralex, etc.,*** cubriendo de manera holgada este nuevo servicio en beneficio de las personas sordomudas.

Así, se añade como opción sustitutoria al bucle magnético y el apartado queda, e) Bucle magnético o Dispositivo inteligente, teléfono smartphone, tableta, etc., con acceso a Internet e incorporación de Aplicación (App)de apoyo a la comunicación con personas sordomudas.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

En el punto 2 de este artículo 22, se establece que: El taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización.

Tras la implantación de la tarifa 9 de precio cerrado máximo (Resolución 16085) y la reciente sentencia del Tribunal Administrativo por impugnación de la resolución, que establece la tarifa 9 desde el inicio de carrera y carácter cerrado, eliminando el carácter de máximo; este artículo no podrá ser cumplido en la mayoría de los taxímetros con la tecnología que poseen.

Debe modificarse utilizando la posibilidad que ofrece TXMAD, como App oficial, supliendo al taxímetro físico en esta tarifa, con un período transitorio, en el cual también se adaptaran los módulos luminosos incluyendo tecnología inalámbrica BlueTooth o Wifi. El desarrollo de una App oficial del Taxi es prioritario, si realmente el Ayuntamiento desea promocionar su servicio público, aprovechando los fondos europeos como se comentó anteriormente. Debe incluirse TXMAD en la App de transporte público municipal 360, la cual, publicitan gratuitamente durante los dos últimos años los taxis en sus ventanillas y pegatinas de tarifa.

Ha de conseguirse que, en las búsquedas de servicio de Taxi en Internet, el Taxi de Madrid aparezca como primera opción y no como ahora, que surgen empresas de VTC sin ser taxis (prueba fehaciente de su irregular servicio de pseudotaxis sin taxímetro), y el Taxi y su nombre, ni aparecen. El AMOT

debe recoger esta realidad, así, al igual que se exige un taxímetro físico, un equipo informático y e-mail, un TPV contactless, etc., debe incorporarse como elemento obligatorio la App TXMAD, dentro de un período transitorio, en un taxímetro inteligente, para ofrecer el mencionado ***precio cerrado en beneficio del usuario***, que así lo demanda.

Así, en el punto 2 de este artículo 22, queda: El taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización, a excepción de las tarifas de precio cerrado y precio por plaza, las cuales serán calculadas y reflejadas visiblemente, a través de una App comercial o TXMAD en un Dispositivo telemático, pudiendo interactuar el cliente con la misma App en versión usuario, que hará las veces de taxímetro inteligente de apoyo, con conexión inalámbrica al módulo luminoso e impresora.

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente, el taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización". Por tanto, este artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

Los servicios precontratados pueden prestarse a taxímetro o precio cerrado.

*Con la implantación de la posibilidad de ofrecer **servicios precontratados a precio cerrado**, el artículo 38.3 del RTCM indica que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**.*

Para desarrollar la obligación de entrega de los parámetros, se publicó la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito '9', independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos.

La prestación de los servicios a precio cerrado es voluntaria. Sólo en el caso de que el titular de la licencia decida prestar servicios a precio cerrado deberá contar todos los elementos necesarios para el cumplimiento de lo previsto en la Ordenanza reguladora del taxi, en particular lo relativo a taxímetros y capilla.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

En el punto 3, Nos parece excesiva y arbitraria, la obligatoriedad introducida de conservar los datos de los totalizadores diarios durante un año. El Ayuntamiento sólo exige los "datos"; pero para obtenerlos, el titular debe imprimir el tique totalizador que le suministra con la tecnología disponible su taxímetro actual. El Coste en papel físico para una flota de 15723 por los días anuales, olvidos,

etc. no son funcionales ni administrativa ni ecológicamente, en unos tiempos donde la tecnología suple al documento en papel. El titular de licencia ya está obligado a conservar durante 4 años toda la documentación fiscal.
Una vez esté desarrollado TXMAD por el Ayuntamiento, podrá incluirse esta funcionalidad de manera automática, siempre respetando la privacidad y la Ley de protección de datos.
Hasta ese instante, suprimir el punto 3 quedando la regulación al respecto de la Ordenanza del Taxi en cuanto a deber de colaboración para fines estadísticos.

***Contestación**:*

El Ayuntamiento de Madrid tiene la facultad de ordenación del servicio conforme a las competencias atribuidas por el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, desarrollado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

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

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

En cuanto a los límites de la información solicitada que se precisa para la gestión del servicio no se incluyen, en ningún caso, ningún tipo de dato personal.

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

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

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

La potestad del Ayuntamiento de Madrid para la ordenación e inspección del servicio serían de imposible desarrollo si no existiera una obligación de conservación de los datos objeto de las labores de ordenación e inspección.

Respecto al plazo de conservación se ha establecido un plazo de un año, que es coherente con la utilización que se propone para los datos facilitados, entre otros la revisión de las tarifas y resoluciones sobre el régimen de descanso, ambas de carácter anual. Es conveniente destacar que este plazo es muy inferior al que establecen otras administraciones para la inspección de actividades.

Por ejemplo, la Administración Tributaria establece un plazo de conservación de 4 años para todos aquellos documentos que justifiquen o sean relevantes para la determinación de la deuda tributaria.

La conservación por un periodo menor impediría su control en el procedimiento de revista administrativa anual, que es el habitualmente utilizado para el control de la documentación de los vehículos autotaxi.

En consecuencia, como se ha justificado, el plazo de conservación requerido es el mínimo que permite garantizar el cumplimiento de las facultades de ordenación e inspección.

Según se indica en la modificación de la Ordenanza la forma de entrega de la documentación se determinará mediante resolución del órgano competente, de modo que se valorarán la forma más adecuada de hacerlo que minimice las cargas al sector del taxi.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi
La calidad del servicio de taxi, lleva incrementándose varios años por múltiples factores. Uno fundamental y diferenciador, es la ***profesionalidad de los conductores de autotaxi*** en el área de prestación conjunta de Madrid, la capital de España. En este sentido, influyó positivamente la Ordenanza del Taxi de 2012, la cual establecía el requisito de estar en posesión del ***título de graduado en ESO*** o equivalente, como filtro inicial de conocimientos culturales y de idiomas para el aspirante a conductor de autotaxi, al igual que la Empresa Municipal de Transportes (EMT) establece para sus conductores. Esta circunstancia, complementada con un examen de 5 pruebas de 2 horas y media de duración, trataban de garantizar un servicio de calidad para el usuario.

La ya mencionada desventaja competitiva con respecto a las empresas de VTC, propiciada en buena medida por la Administración, tanto en precio (tarifa regulada inmóvil frente a precio dinámico, en ocasiones por debajo del coste, bordeando la ilegalidad del ***dumping)***, como en vehículos, como en contaminación, también aparece en este aspecto de la profesionalidad. Dichas empresas contratan asalariados sin ningún requisito académico, ni ninguna prueba acreditativa de su profesionalidad, con una precariedad ya denunciada y contrastada (siguiendo sentencias de los Tribunales de lo social) y que en realidad ejercen una especie de ***Dumping social*** contra el Taxi. Las VTC disponen de una mano de obra sin cualificación, para realizar el mismo servicio de transporte que el Taxi, incumpliendo el Ordenamiento Europeo y de Transportes, con el beneplácito de la Administración y perjuicio de la ciudadanía.

El Ayuntamiento de Madrid, consciente de esta realidad, intenta desregular en sentido contrario al de la calidad y seguridad dentro de la profesionalidad, para igualar VTC y taxi. El ***AMOT Elimina el requisito académico de estar en posesión del graduado en ESO para los nuevos aspirantes a conductores de taxi.***

Resulta inquietante este paso atrás del Ayuntamiento, sin ningún estudio certificado al respecto, queriendo empobrecer la calidad del servicio de Taxi, justo cuando el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, anuncia la regulación de la profesionalidad de los conductores VTC en la misma medida que los conductores de autotaxi. No nos parece casual.

Nos parece incongruente, regular en este AMOT un incremento de calidad a través de la introducción de una uniformidad oscura obligatoria y al mismo tiempo regular para eliminar elementos de profesionalidad como son los requisitos académicos, que garantizan un mínimo de calidad.
Parece no importar el esfuerzo que están realizando hoy, y lo hicieron en el pasado los aspirantes a conducir un taxi de Madrid, para obtener su titulación mínima exigida de Graduado en ESO, como

requisito indispensable de garantía y calidad en el servicio. El mensaje que se lanza al aspirante a taxista, que está estudiando hoy la ESO, es que puede abandonar, impropio de una Administración, lamentable, y al margen del agravio respecto de los aspirantes que si obtuvieron el graduado.

Nos oponemos en rotundo a rebajar la calidad de servicio, rebajando las condiciones de los aspirantes, en aras de un empleo digno y convencidos de que no es precisamente lo que está demandando el usuario. Deben mantenerse los requisitos de acceso a la profesión que definía la Ordenanza del Taxi de 2012, tanto el graduado en ESO como el examen psicotécnico de la prueba de acceso, del mismo modo que se exige a los aspirantes de la EMT, maquinistas, policía, bomberos, etc.

Así, El artículo 28 del AMOT debe rectificarse incluyendo lo estipulado en la Ordenanza del Taxi de 2012 en su punto 1, a) Hallarse en posesión de permiso de conducción de la clase B o superior a ésta, con al menos un año de antigüedad; y hallarse en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria (ESO), o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero, debidamente acreditadas su homologación o convalidación.

Igualmente se añadirá en su punto 2 dentro de la prueba de acceso, un apartado e) Examen Psicotécnico y Psicológico.

Contestación:

La calidad de un servicio se define de acuerdo con parámetros que atienden a diferentes aspectos: protección del medio ambiente, accesibilidad del transporte, garantía de atención a los viajeros y la incorporación de nuevas tecnologías. En todos ámbitos el Ayuntamiento de Madrid ha venido actuando:

- ***Protección del medio ambiente**: desde la aprobación de la Ordenanza reguladora del Taxi se han seguido dos líneas específicas de actuación. Por un lado, fijando los requisitos medioambientales de los vehículos autotaxi y, por otro lado, aprobando anualmente líneas de subvención a los vehículos especialmente sostenibles, Eco y Cero emisiones.*

- ***Accesibilidad del transporte**: fomentando la flota de eurotaxi con líneas de subvención en un primer momento y con la aprobación de dos convocatorias de régimen especial de eurotaxi, superando el límite legal del 5 % de la flota efectiva, exigida legalmente, y que ahora permite la libertad de adscripción.*

- ***Garantía de atención a los viajeros**: como destinatarios finales de la prestación de un servicio de taxi favoreciendo mediante nuevas formas de contratación, complementarias y no excluyentes de las ya existentes, como el precio cerrado y el taxi compartido.*

- ***Incorporación de nuevas tecnologías**: como TXMAD, la aplicación oficial del taxi de Madrid, única en todo el Estado, que incluye una amplia variedad de funcionalidades de interés no solo del taxista, como titular de licencia y conductor asalariado, sino como viajero al poder obtener las rutas e importe estimado del viaje o la gestión de los objetos perdidos.*

En consecuencia, no es un único factor el que determina la calidad percibida del sector del taxi. De hecho, existen otros factores, como la limpieza, la vestimenta, los buenos modales o productos de cortesía, como botellas de agua, que tienen un gran impacto en la calidad percibida.

En relación con la exigencia de titulación ESO se han recibido numerosas alegaciones del sector del taxi solicitando el mantenimiento de dicho requisito, pues un mayor nivel de formación redunda habitualmente en una mejor prestación de un servicio al personal. Es un sistema que lleva funcionando desde su implantación en la Ordenanza Reguladora del Taxi del año 2012 de forma correcta. En consecuencia, se admite la alegación.

En relación con la exigencia de un examen psicotécnico los datos de los exámenes realizados en los últimos años demuestran que la totalidad de los conductores que se han presentado al examen superan esta prueba. En consecuencia, es una prueba que no tiene ningún valor selectivo y, en consecuencia, se ha demostrado ineficaz para la mejor selección de los conductores de autotaxi. Por otra parte, la superación de las pruebas de aptitudes psicofísicas es un requisito para la obtención y renovación del permiso de conducción, por lo que el control efectivo de estas aptitudes se realiza de forma efectiva y periódica por la DGT, lo que hace redundante su repetición para la obtención del permiso de conductor de autotaxi.

Por tanto, se mantiene la propuesta de eliminación.

Se estima parcialmente la alegación y modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza para mantener la obligatoriedad de la titulación ESO.

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

Desde nuestro punto de vista, la identificación del conductor a través de una tarjeta exterior (El conocido coloquialmente ***cartón*** colgado de una percha en el parabrisas), con su nombre y fotografía, a la vista de cualquier persona, sea o no sea usuario del servicio, no respeta la Ley de protección de datos actual. Otros colectivos de servidores públicos se identifican en el exterior únicamente con un número, al margen de sus datos personales. Igualmente, su emisión genera costes administrativos, de funcionalidad, de tiempo, e incluso medioambientales, tanto para los funcionarios como para los taxistas.

Nos parece una identificación del siglo pasado su regulación y expone sobremanera la seguridad del profesional.

Hoy existen otros métodos de Identificación más seguros y respetuosos con la privacidad, como son las contraseñas en todo tipo de App. De hecho, las principales App y emisoras comerciales ya disponen de este sistema de identificación.

Volviendo a TXMAD, esta aplicación exclusiva del taxi, proporcionará unas claves de acceso personalizado tanto a conductores como a usuarios, identificándolos con total seguridad para el servicio. El AMOT no apuesta por esta posibilidad, parece desconocer el mundo digital y sus posibilidades en perjuicio del avance del Taxi hacia un servicio cada vez más tecnológico acorde a los tiempos.

Así el Artículo 31 recogerá la transición digital de la Identificación, en una Disposición transitoria. Mientras, supresión del nombre y apellidos, quedando sólo foto y número.

***Contestación**:*

La tarjeta de identificación de conductor es un documento expedido por el Ayuntamiento de Madrid para la adecuada identificación del conductor de autotaxi que deberá portarse siempre que se esté prestando servicio y se colocará en la parte inferior derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior del mismo. (art. 31.1 Ordenanza Reguladora del Taxi), estando íntimamente relacionada con el cumplimiento de

obligaciones laborales y de la Seguridad Social. Por tanto, resulta esencial que figure la identificación de la persona, nombre y apellidos en tanto que el ejercicio de la actividad profesional lo justifica.

A este respecto la ***Sentencia 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia*** *(confirmada en casación por sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio), considera conforme a derecho la tarjeta de identificación del conductor, al indicar expresamente.*

> *Se trata pues de un documento que tiene fines identificativos frente a terceros usuarios del servicio, que se impone a quien está prestando un servicio público, que constituye por tanto, un derecho del usuario, en cierta medida equiparable al establecido en el hoy vigente artículo 53 1 b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas Derecho a identificar a las autoridades y al personal al servicio de las Administraciones Públicas bajo cuya responsabilidad se tramiten los procedimientos, antes establecido en el artículo 35 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

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

El 5% de la flota de taxis deben ser eurotaxis adaptados para personas de movilidad reducida por normativa europea (15723 x 5% = 786). El eurotaxi es un vehículo más grande, consume más carburante y tiene un coste adicional de la adaptación para silla de ruedas. Para cubrir estos costes y dotarle de ***rentabilidad***, el Ayuntamiento estableció un régimen especial de libranzas para este 5% de vehículos y hacerlos atractivos, dentro de un cupo que controla el Ayuntamiento y por sorteo de solicitantes. Se estableció que nunca librarían, pueden trabajar todos los días del año. Es decir, la rentabilidad la obtienen del propio Sector, trabajando alrededor de 115 días más al año que el resto de las licencias.

Este régimen especial, ha provocado la aparición de 2 tipos de licencias, con distintos derechos y distinto valor patrimonial durante los 6 años de vida que establece la concesión del régimen especial eurotaxi. Agravio comparativo que provoca no pocos conflictos entre los titulares, especialmente en las esperas de madrugada en el aeropuerto en día festivo, pues en la práctica se han convertido en ***vehículos de alta ocupación***. A las 05:55 horas de un domingo o festivo, los eurotaxis peregrinan raudos y veloces hacia el aeropuerto para ocupar su lugar en la bolsa sin deber de esperar como el resto y entrar antes de las 06:00h.

En nuestra opinión, jamás debieron establecerse estos dos tipos de licencia, la licencia es única, con igualdad en derechos y obligaciones. La rentabilidad del eurotaxi, debería cubrirla el Ayuntamiento y Comunidad autónoma a través de subvenciones directas al taxista o bonos sociales al usuario, todo ello financiado con los fondos europeos de transporte, como ya se hizo en el pasado.

Si el régimen especial es un error por lo explicado, en cuanto agravio entre titulares, competencia desleal entre titulares, el AMOT propugna incrementarlo, generando más división y discordia. Pretende ***liberalizar el acceso al régimen del eurotaxi***, que todo titular de licencia pueda acogerse a él. Una vez más, el Ayuntamiento regula en contra de la lógica, sin importar desvirtuar el artículo 37 de la presente Ordenanza en cuanto a descanso del personal, eliminando de facto el día libre y el descanso de fin de semana y vacacional.

Esta nueva medida provocará la posibilidad de incrementar un 20% la oferta de autotaxis circulando en día laborable y un 50% en festivo y el mes de agosto, la ciudad no lo necesita, incluso la perjudicaría por lo expuesto.

No es coherente regular las emisiones de los autotaxi, e imponer modelos únicamente ecológicos, incluso anticipándose años a cualquier regulación mundial de taxis (caso Euro5 diésel, pretendía achatarrar vehículos para taxi con 5 y 6 años), para después dar la posibilidad a toda la flota de circular y, por tanto, contaminar, todos los días del año.

De nuevo, la desventaja competitiva respecto de la VTC planea en el AMOT, pretendiendo allanar el futuro. Una VTC puede estar el doble de horas dando servicio, contaminando y entorpeciendo la movilidad, que un taxi. Dicho de otro modo, el Taxi contamina la mitad que una VTC gracias a su regulación de descansos y regulación horaria, y el Ayuntamiento pretende con esta medida, que el taxi contamine más, "flexibilizando" el taxi una vez más, para así igualarse con la VTC y no ser "cómplice" de este Dumping contaminante. Un disparate para la calidad del aire, cuando lo inteligente es regular la VTC, pero su Ordenanza, con competencia municipal, está archivada por decisión del actual equipo de Gobierno.

A la espera de que el Ayuntamiento ponga a disposición los estudios de declaración de impacto ambiental de esta medida y los muestre a la ciudadanía y a los grupos políticos antes de su aprobación, el artículo 38 bis debe volver a su redacción original en cuanto al porcentaje de flota eurotaxi, que es del 5%. Así, se suprime el punto 1 del artículo 38 bis del AMOT y se vuelve a activar el 38 bis ter.

Contestación:

Respecto a la presunta creación de licencias de dos clases, la sentencia TSJ de Madrid 830/2017, de 28 noviembre, indica expresamente que los beneficios del Régimen Especial de Eurotaxi (impugnado por la AMT en la ORT 2014) no conculca el principio de igualdad, pues la sentencia indica expresamente:

> *"En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxi y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado*
>
> *…/…*
>
> *Además, debe tenerse en cuenta que dadas las características del vehículo Eurotaxi exige no sólo una mayor inversión en su compra sino también en su adaptación y sin que la posibilidad que el actor reclama al Ayuntamiento de Madrid como el establecimiento de subvenciones o ayudas para la adquisición de dichos vehículos, la bonificación o subvención de la adaptación de los mismos, el establecimiento de ayudas económicas para los discapacitados en el uso del taxi que incrementen la demanda y hagan más rentable la adquisición de este tipo de vehículos por parte de los profesionales, el establecimiento de mejoras en la circulación y uso diario de este tipo de vehículos, sea exigible más aún cuando muchas de ellas requieren una disponibilidad presupuestaria, que está sometida a criterios de control de gasto, teniendo la corporación local autonomía para establecer dichas medidas u otras de fomento indirecto como es la prevista en la ordenanza impugnada".*

El sistema actual de Régimen Especial de Eurotaxis ha permitido a la ciudad de Madrid alcanzar el 5% mínimo requerido 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. Otras iniciativas anteriores basadas en subvenciones

se han revelado ineficaces para conseguir este objetivo. El Ayuntamiento de Madrid, atendiendo a la eficacia de la medida pretende mantenerla y extenderla.

Frente al supuesto peligro de proliferación de Eurotaxis, a la vista de los datos de solicitudes presentados a la segunda convocatoria del Régimen Especial de Eurotaxi del año 2017, se presentaron 1.075 solicitudes para 300 plazas. Si se hubiera satisfecho al 100 % la demanda, el porcentaje de licencias con vehículo eurotaxi hubiera representado un 6,84% de las licencias de Eurotaxi, un valor ligeramente superior al 5% exigido por la normativa.

Respecto a la queja de la eliminación de los días de descanso, quiero indicarle que la Ordenanza regula el régimen de descanso de las licencias, no los horarios de descanso de los conductores que efectivamente conducen el taxi. Esto último entra dentro del alcance de la libertad del empresario para decidir las horas de prestación de la licencia en el marco de la Ordenanza y de la normativa laboral que resulte aplicable.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Artículo 39. Contratación.**

El artículo 39 en la Ordenanza del Taxi de 2012, resuelve la contratación del servicio en 2 frases y 17 palabras. Viene a decir que el taxi puede contratarse de cualquier forma por la capacidad total. Las nuevas tarifas para "competir" obligan al AMOT a invertir en 4 artículos nuevos y extensos, muy alejados de los principios de simplificación del preámbulo.

El AMOT ya incluyó un artículo 1 bis para confundir términos como precontratación, estableciendo definiciones erróneas. He de recordar que la VTC sólo puede dar su servicio con precontratación (contrato previo llamado "Hoja de Ruta"). En este artículo 39, de nuevo confunde y mezcla ERRÓNEAMENTE, precontratación con petición a distancia y directo o personal con servicio inmediato. Volvemos a incidir en lo ya expuesto. El prefijo "pre" determina que el servicio se realizará en un tiempo posterior futuro, con independencia de si lo hacen a distancia con medios telemáticos, verbalmente, por escrito, de manera directa en persona, etc. Se intenta establecer una igualdad "falsa", precontratación = petición telemática, para legitimar en un hipotético futuro la actividad VTC, igualando al taxi ahora en el AMOT.

No es casual, que este debate fuera uno de los principales motivos de la Movilización del Taxi en 2019 en el conflicto frente a los VTC y los legisladores, y continúe a día de hoy. La prueba este AMOT.

La precontratación versa sobre el aspecto temporal de la necesidad de contratar un servicio, inmediato o futuro. Sólo en un contrato realizado para satisfacer una necesidad futura se puede hablar de "precontratación", es como si hubiera dos contratos, el *precontrato* o compromiso de obligación que se conforma en el momento presente y el *contrato* cuando se realice el servicio en el momento futuro acordado. Nada tiene que ver la forma o el lugar, en persona o a distancia, como se concrete dicho contrato con la precontratación y, por tanto, no se puede limitar la nueva tarifa de precio cerrado sólo a los servicios telemáticos.

El contrato para satisfacer una necesidad ***INMEDIATA*** de transporte, en turismo de hasta 9 plazas en medio urbano, es exclusivo de las ***licencias de Taxi***, con independencia de la forma contractual utilizada, que será cualquiera admitido en derecho (verbal en parada, verbal en la vía pública, telefónico verbal, telemático por App, escrito por WhatsApp o mensaje SMS, etc.).

Un ejemplo:

a) *vecino que se acerca a la parada de taxis de su barrio para ir al aeropuerto en ese mismo instante. Contrata verbalmente el servicio de trasporte de manera directa, para satisfacer una necesidad inmediata y presente*
b) *vecino que se acerca a la parada de taxis de su barrio para contratar con el taxista que le lleve al aeropuerto al día siguiente. Precontratación verbal para satisfacer necesidad futura.*

Según la redacción del AMOT, el ejemplo b no es un servicio previamente contratado, ya que utiliza la forma de contrato verbal en parada y sería "directo" y no podría contratar precio cerrado. Craso error.

Deshaciendo este "error", sobre el cual se articula el 1 bis ya comentado, el artículo 39, 39 bis y 39 ter., requieren una rectificación completa, para no generar ***desigualdad entre taxistas*** que dispongan del "taxímetro inteligente adicional" para el cálculo de las nuevas tarifas, que les facilita su App o Emisora comercial, abonando la correspondiente comisión, y los que no dispongan de App o Emisora. Por ello es fundamental el desarrollo por parte del Ayuntamiento, de TXMAD como App oficial de acceso universal para todos los taxistas y usuarios.

El utilizar el "taxímetro virtual" como así lo denomina la resolución 16085 de la Directora General, y establecer la tarifa 9 desde el inicio de carrera como a sentenciado el Tribunal, evita riesgos en la conducción, respetando el Reglamento General de Circulación respecto de la manipulación de dispositivos durante la marcha. Así, el artículo 39 Contratación, rectificado y simplificado sería: "Se admiten todas las formas y tipos admitidos en derecho, de contratación del servicio. Para las tarifas de precio cerrado y precio por plaza, se utilizará la App oficial TXMAD o App o emisora comercial, con los parámetros otorgados por el Ayuntamiento, respetando en todo momento las tarifas municipales vigentes." Se eliminan los puntos 1, 2 y 3.

En el artículo 39 bis. Precio cerrado. Se elimina el punto 1.

En el artículo 39 ter. Precio por plazas. Se elimina el punto 1

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente, el concepto de servicio previamente contratado se determina en el artículo 45 Decreto 74/2005: El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radio-taxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo. Asimismo, el artículo 52.2 del Decreto 74/2005, se refiere a los servicios de recogida que hayan sido previamente contratados en el ámbito de los telemáticos. Por tanto, este concepto de "telemático" como servicio previo de contratación se introdujo con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

Además, el Ayuntamiento ya está trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado en servicios precontratados a través de TXMAD, la aplicación municipal del taxi de Madrid, a efectos de facilitar al viajero el cálculo del importe del viaje.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Artículo 48. Régimen tarifario**

La tarifa del Taxi se actualiza anualmente a propuesta del Ayuntamiento (oyendo a las Asociaciones representativas), en la Comisión de precios de la Comunidad de Madrid con participación de las Asociaciones de Consumidores. Este proceso controvertido anual, ha provocado un descenso acentuado del poder adquisitivo del taxista, en los últimos años de congelaciones tarifarias. Para agilizar, simplificar, despolitizar y dar un justiprecio a este proceso, debe añadirse en el punto 1: "El régimen tarifario…los titulares de licencia, ***y en función del índice de precios al consumo, IPC del mes de noviembre, en la misma medida que se aplica al resto del transporte público de la ciudad (EMT, Metro, etc.)"***

Debido a la reciente sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo nº 7 de Madrid, en la cual se pronuncia sobre la impugnación de la Resolución de la tarifa 9 o de precio cerrado máximo. Se suprime la totalidad del punto 4 en el AMOT, ya que no puede tener carácter de máximo un precio cerrado. El punto 4, se sustituye por: "En los servicios de precio cerrado y tarifa fija, podrá cobrarse y abonarse, tanto el conductor como el usuario, por adelantado el servicio de transporte contratado, dentro del ámbito de derechos y obligaciones."

Contestación:

En relación con la propuesta de indexación de las tarifas del taxi al IPC, esta práctica es contraria a lo establecido en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, que en su artículo 4 apartado 1 establece expresamente que "Los valores monetarios referidos en el artículo 3.1.a) no podrán ser objeto de revisión periódica y predeterminada en función de precios, índices de precios o fórmulas que los contenga." Los valores monetarios del artículo 3.1.a) son "Las revisiones de cualquier valor monetario en cuya determinación intervenga el sector público. A tales efectos, se entiende por sector público el conjunto de organismos y entidades enumeradas en el artículo 3.1 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre".

Por otra parte, la competencia de la aprobación de las tarifas es de la Comisión de Precios de la Comunidad Autónoma de Madrid, por lo que, en todo caso, correspondería a la esta entidad realizar la indexación que propone en su alegación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Artículo 49. Paradas**

Aunque la petición a distancia cada día cobra más relevancia, el servicio a través de parada, debe promocionarse igualmente por parte del Ayuntamiento. La parada de Taxis forma parte de la imagen del Sector y de la Ciudad. Es un servicio más ecológico, pues evita la circulación de los autotaxis en su búsqueda de clientes, y más económico tanto para el usuario como para el taxista, pues se eliminan trayectos de ir a recoger y comisiones que paga el profesional a su App o emisora comercial. Así debe incluirse un plan de mejora y promoción de Paradas anual por parte del Ayuntamiento y conseguir hacer atractivo recibir el servicio de esta manera, incluso desde el propio régimen tarifario, con el objetivo de salvaguardar un activo del Sector y de la propia ciudad.
Se añade en el punto 4 al final: "…mismas. ***El Ayuntamiento realizara una campaña publicitaria anual del Taxi madrileño, con especial atención y promoción al servicio prestado desde parada."***

Contestación:

La realización de campañas de publicidad no son objeto de regulación en la Ordenanza cuyo objeto se refiere a cuestiones relacionadas con el transporte, la protección del medio ambiente, la accesibilidad y la garantía de los derechos de los viajeros, sin que proceda la inclusión en la Ordenanza de propuestas que no tengan carácter normativo encaminadas a fomentar este servicio de transporte

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

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

Dentro de la decencia mínima que debe mostrar un conductor de autotaxi cara al público, cuidando su imagen y la de todo el sector, no entendemos la imposición del tono de colores oscuros o prendas, que coarta la ***libertad de elección***, máxime cuando dicho coste corre a cuenta del profesional y no del Ayuntamiento. Pensamos que, si existe un problema en este sentido, con informe de quejas y reclamaciones en incremento, bastaría con hacer cumplir el actual punto d) de la Ordenanza del taxi que dice: "Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente, quedando prohibida la utilización de prendas y calzado deportivos y de baño, así como los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas."

La modificación del AMOT a este respecto nos parece arbitraria, y el problema, que existe en una minoría pequeña de conductores, no se resuelve introduciendo esta modificación, si no cumpliéndose la anterior que ya lo prevé. No merece tal modificación, para hacernos pagar a justos por pecadores y todos ***oscuros taxistas épsilones.*** Así, se suprime del AMOT, esta obligación de indumentaria oscura y se vuelve a la anterior regulación del punto d).

Contestación:

A petición mayoritaria de las Asociaciones representativas de titulares de licencia de autotaxi se incluye un código de vestimenta que permita a través de la uniformidad una imagen unificada del sector.

Se recogen varias alegaciones presentadas, quedando la redacción de la forma siguiente:

d) Cuidar su aseo y la vestimenta. A estos efectos se deberá seguir el siguiente código de vestimenta:
   1º. Camisa o polo lisos, sin estampado.
   2º. Pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros.
   3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, si fuera necesario.
   4º. Zapatos cerrados oscuros.

Se admitirán las serigrafías que identifiquen a las empresas o asociaciones vinculadas al sector del taxi. El tamaño máximo será de 5x5 centímetros

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 54 de la Ordenanza vigente.

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

El Título VI de la Ordenanza del Taxi, recoge el ***Régimen Sancionador***, del artículo 59 al 69 incluidos. Son 7 artículos pues 4 de ellos están vacíos de contenido, que configuran un completo Régimen Sancionador, el cual lleva aplicándose hace años contra el infractor. El AMOT lo mantiene.

El Ayuntamiento debe disponer un informe de reclamaciones e inspecciones, en el que se observe un incremento, tanto en el número de infracciones como en su gravedad, por parte de los taxistas en la prestación del servicio, que justifiquen la inclusión de 2 nuevos artículos y la inoperancia del anterior régimen. Esta idea es la que deja entrever la inclusión del nuevo artículo 70. Licencia por puntos y el artículo 71. Procedimiento Sancionador de la Licencia por puntos.

Desde nuestro punto de vista, a la espera de analizar dicho informe, esta idea no es real y se publicita una imagen manipulada del Sector del Taxi madrileño, el cual ha ido ganando puntos de calidad y seguridad del servicio año tras año. El estudio independiente entre los usuarios de Hotels.com a nivel europeo, ***la ciudad de Madrid es la cuarta capital del mundo con mejores taxis***, sólo por detrás de Londres, Nueva York y Berlín. Recordar la labor altruista de los taxis de Madrid, cuando la ciudad los ha necesitado en situaciones de extrema gravedad, sin que nadie se lo pidiera.

Al igual que la indumentaria, pensamos que el problema de los infractores, los cuales son una minoría cada día más pequeña y cierto muy dañina, se soluciona con suficiencia si se aplicara correctamente el régimen sancionador ya existente. No es necesario una vuelta de tuerca adicional creando un régimen añadido, por tanto, alegamos por la **supresión de los artículos 70 y 71 d**el AMOT.

En cualquier caso, de llevarse a efecto, debiera establecerse sobre el infractor que conduce el vehículo adscrito a la licencia. Es decir, un ***permiso municipal por puntos*** para los conductores (autónomo titular, autónomo colaborador, o asalariado). La licencia en sí, no es culpable de las infracciones que comete el que conduce el vehículo.

Contestación*:*

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

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

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de la obligación de prestar servicio público en condiciones de calidad y continuidad, mientras que el asalariado concurre a prestarlo por cuenta y en nombre del titular de la licencia y en cualquiera de las modalidades que permita la legislación laboral, habiendo declarado el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sentencia 2-10-2008, Sección 2ª, rec. 960/2008) que conforme a la redacción del

artículo 57 del Decreto 74/2005, "sólo a los titulares personas físicas de la licencia municipal de autotaxi se pueden imponer las sanciones por infracciones cometidas en el transporte del taxi, sin perjuicio de las responsabilidades que dichos titulares puedan exigir a los eventuales conductores que materialmente hubieran cometido la infracción".

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Disposición transitoria sexta**

El legislador municipal, cuando regula aspectos de emisiones contaminantes sobre un vehículo, está refiriéndose a la regulación sobre su **circulación,** su movimiento dentro de la ciudad. Así lo hace la Ordenanza de Movilidad Sostenible en vigor desde el 24 de octubre de 2018, cuando regula la circulación de vehículos autotaxi, en función de sus emisiones contaminantes. Sin embargo, en la Ordenanza del Taxi (año 2012), el mismo legislador municipal, también regula las emisiones contaminantes de dichos vehículos autotaxi estableciendo restricciones distintas, atendiendo a su **prestación de servicio.** Esta contradicción aparente sólo se produce en este punto, es decir, la Ordenanza de Movilidad nunca regulará las tarifas del taxi o el examen de acceso, no es su cometido; como de igual manera la Ordenanza del Taxi nunca regulará la frecuencia de un semáforo o los carriles bici, no es su cometido.

En nuestra opinión, la prestación de servicio de taxi incluye muchos aspectos, todos los que se detallan en la Ordenanza. La circulación de los vehículos autotaxi es uno de estos aspectos esenciales que conforman la prestación del servicio. Es por ello, y atendiendo a la regulación más reciente y específica sobre emisiones contaminantes de motores y su movimiento dentro de la ciudad, de la Ordenanza de Movilidad, que debe emplearse con preponderancia el concepto ***circulación*** y así evitar conflictos de contradicción interpretativa entre Ordenanzas.

Igualmente debe reflejarse en el AMOT, los posibles derechos salvaguardados en la Ordenanza de Movilidad respecto de los vehículos autotaxi con motores euro5 etiqueta B, adscritos en activo desde antes de octubre de 2018(todos los autotaxi cumplen esta restricción, pues dejaron de adscribirse Euro 5 para taxi el 31 de diciembre de 2014 por Ordenanza. Otros no están cumpliendo esta norma medioambiental con el "conocimiento benevolente" del Ayuntamiento), los cuales disponen de una prórroga para circular hasta el 31 de diciembre de 2022 junto a los VTC (Disposición transitoria segunda Ordenanza de Movilidad sostenible).

Así, en toda la Disposición, donde refleje "prestación o prestando servicio", se sustituirá por el término "Circulación o circulando."

Se añade un punto 4 a la Disposición.: ***"Este AMOT no entrará en contradicción ni derogará, en cualquier caso, lo dispuesto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, sobre los derechos otorgados a la circulación de los vehículos autotaxi etiqueta medioambiental B."***

***Contestación**:*

La Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, que entró en vigor el 14 de diciembre de 2012, introdujo en su artículo 16 por primera vez una antigüedad máxima de diez años y unos requisitos ambientales para los vehículos adscritos a las licencias de taxi de Madrid. Para aunar ambos requisitos se estableció un doble sistema:

1 *Para los vehículos con clasificación medioambiental B adscritos a la licencia antes de la entrada en vigor de la Ordenanza Reguladora del Taxi (14 de diciembre de 2012) se permitía la prestación del servicio, pero siempre con el límite de los 10 años. (Disposición transitoria Segunda apartados 1 y 2)*
2 *Para los vehículos B adscritos con posterioridad a dicha fecha (14 de diciembre de 2012) se permitía la sustitución por vehículos B hasta el 1 de enero de 2015, pero aquí limitando su antigüedad hasta el 1 de enero de 2020. Por tanto, es este segundo supuesto, que estaba obligando a los titulares a la sustitución de los taxis antes de los 10 años, y su posible contradicción con la Ordenanza de Movilidad Sostenible, lo que está judicializado, pero en ningún caso, el plazo máximo legal de antigüedad, que está en 10 años.*

Por tanto, mientras esta cuestión esté judicializada no procede modificación alguna de la Ordenanza al respecto.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Anexo VIII. Cuadro sancionador de infracciones de la Licencia por puntos**

Se suprime por no entrar en funcionamiento la Licencia por puntos

Hasta aquí llegan las ***44 modificaciones del AMOT*, sin embargo, se regulan a parte Disposiciones Transitorias que no coinciden con la Ordenanza del Taxi de 2012.**

Anexo VIII. Cuadro sancionador de infracciones de la Licencia por puntos Se suprime por no entrar en funcionamiento la Licencia por puntos

Contestación:

Dado que se mantiene la Licencias por puntos prevista en los nuevos artículos 70 y 71, procede mantener el cuadro de infracciones del Anexo VIII.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Disposición transitoria segunda En la Ordenanza del Taxi del 2012, Límites de Emisiones de los vehículos autotaxi:

1 Restricción del euro5, los más nuevos, adscritos después del 14 de diciembre de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2014, prohibición para continuar a partir de 01 de enero de 2020. Hoy continúan circulando por efecto de una cautelar judicial que elimina la prohibición, atendiendo a la prórroga de la Ordenanza de Movilidad, a la espera de Sentencia.
2 Prórroga para los euro5, los más viejos, adscritos antes del 14 de diciembre de 2012 hasta el 14 de diciembre de 2022 (pueden completar sus 10 años de vida útil sin prohibición) Esta Disposición Transitoria permanece vigente y desconocemos porqué desaparece en el AMOT. Muy preocupante, requiere de explicación inmediata. En su lugar aparece: En el AMOT, Régimen especial de eurotaxi

En nuestra alegación debe desaparecer y volver al régimen anterior

***Contestación**:*

La disposición transitoria segunda de la ORT de 2012 no desaparece y no debe confundirse con la disposición transitoria segunda de la modificación de la ordenanza que se refiere al régimen especial de eurotaxi. Por tanto, son dos disposiciones diferentes que se mantienen.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Disposición transitoria tercera**

En la Ordenanza del Taxi del 2012, Regulación Horaria: establecimiento de 16 horas de jornada máxima, hasta que el órgano competente determine otra jornada (se habilitaba en el artículo 38.2 a dicho órgano a reducir o incrementar la jornada horaria en función de la situación. Es decir, hoy podrían establecerse 10 o 20 horas, por ejemplo, pues dispone de competencias el órgano municipal) Esta Disposición Transitoria entendemos permanece vigente y desconocemos porqué desaparece en el AMOT. Muy preocupante y requiere de explicación inmediata. En su lugar aparece: En el AMOT, Instalación del Bucle magnético Es válida la disposición para aquellos titulares que decidan instalarlo voluntariamente y no opten por Apps de apoyo a la comunicación de personas sordomudas.

***Contestación**:*

La disposición transitoria tercera de la ORT de 2012 no desaparece y no debe confundirse con la disposición transitoria tercera de la modificación de la ordenanza que se refiere a la instalación del bucle magnético. Por tanto, son dos disposiciones diferentes que se mantienen.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

- **Disposición transitoria séptima.** De transición digital

El Sector del Taxi dispone en estos momentos de una oportunidad. Una oportunidad para evolucionar tecnológicamente y así sobrevivir. Los fondos europeos para la transformación digital nos la brindan, subamos a ese tren. Todos los estamentos alrededor del Sector, todas las administraciones reguladoras, todos los taxistas, deben empujar para alcanzar este objetivo.

Así, incluiremos una Disposición Transitoria séptima: "*TXMAD será la App oficial del Taxi proporcionada por el regulador, con un plazo de implantación universal para todas las licencias de 2 años, desarrollando todas las funcionalidades que otorgue la tecnología disponible, consiguiendo un servicio de vanguardia, dentro de las tarifas municipales. Se creará un comité dentro de la Oficina del Taxi del área de prestación conjunta, encargado de elaborar el Plan de transición y así poder financiar los costes de dicha transición con los Fondos europeos*".

El AMOT propuesto no tiene en cuenta todas estas circunstancias expuestas, ni la situación de crisis jamás vista por efecto de la pandemia. Debe rectificarse con las Alegaciones propuestas si la Ordenanza pretende ser la del Taxi del siglo XXI.

***Contestación**:*

La posibilidad de establecer una obligación de relacionarse electrónicamente con la administración prevista en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo

Común de las Administraciones Públicas mediante Ordenanza se ha desestimado porque, a juicio del Ayuntamiento de Madrid supondría una carga muy elevada a los titulares de licencia, en su mayoría autónomos propietarios de una única licencia.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid facilitará el acceso a la administración electrónica a los procedimientos previstos en esta Ordenanza a aquellos titulares que así lo decidan con carácter voluntario, trabajando para en la simplificación y conveniencia de los trámites.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 25.

En el documento se presentan las siguientes alegaciones:

1.- Art. 6 Otorgamiento de nuevas licencias:
Igual que se le impone el derecho de tanteo al titular de la licencia que quiere transmitirla con respecto a los conductores asalariados que no pueden venderla a otra persona si nosotros queremos comprarla previamente, deben garantizarnos ustedes que en caso de otorgamientos de nuevas licencias por el Ayuntamiento de Madrid, que es otra manera de poder adquirirla, para Madrid o su APC que se establezca un derecho de tanteo preferente para su concesión al conductor asalariado en función de los años de servicio ininterrumpido como taxista asalariado en Madrid o su APC y lo queremos de forma expresa por escrito en la Ordenanza.

Que se pueda proceder a un sorteo en condiciones de igualdad y no discriminación entre los conductores que cumplan con los requisitos de años de servicio ininterrumpido que estipulen y las que quedasen desiertas por esta vía puedan sacarlas ustedes a concurso público. Cambien la descripción totalmente del artículo. Es injusto.

Se hizo siempre así y es una forma de garantizar la libre competencia. Pidan ustedes las características que necesiten los vehículos en esos momentos, pero respétennos a los conductores asalariados. Somos parte legal del sector y ustedes saben de sobra los años que llevamos de servicio en el taxi pues en la revisita administrativa municipal anual exigen a nuestros jefes que presenten la vida laboral de empresa.… Pídannos si la necesitan nuestra vida laboral personal y recuerden que tienen también responsabilidad con respecto a nosotros.

Si tenemos el derecho de tanteo para obtener la licencia si transmite un titular y se la compramos, pero no tenemos derecho de tanteo si se conceden nuevas licencias por parte del Ayuntamiento de manera gratuita que es otra forma de adquisición de la licencia. Es totalmente discriminatorio.

Contémplenlo en la Ordenanza. Lo exigimos. Hoy por leasing cualquier empresa o persona podrías sacar el vehículo que se necesite para conseguir la licencia y luego a los dos meses cambiarlo por otro peor. Ya ha pasado con algunas subvenciones de coches autotaxis eléctricos. Se llevaron la subvención y al poco tiempo cambiaron los coches.

Contestación:
La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

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 sólo prevé el derecho de tanteo en las transmisiones.

El procedimiento de otorgamiento de nuevas licencias no está definido en la normativa de la Comunidad de Madrid ni en la Ordenanza, por lo que se aplicará la normativa prevista con carácter general para el otorgamiento de autorizaciones prevista en el Ordenamiento Jurídico

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.- Modifiquen el artículo 7 de transmisión de las licencias y contemplen expresamente la transmisión de la persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi.

"Artículo 7. Transmisión.
(En este artículo, se debe explícitamente regular la transmisión de la licencia de autotaxi si es persona física y jurídica y también la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi de la persona jurídica.

Se da un fraude de ley que no deben permitir y al final el resultado es el mismo: la transmisión de la licencia, pero no se exigen los mismos requisitos si es persona física o jurídica y se perjudica el derecho de tanteo del conductor asalariado que deben proteger explícitamente.

En el caso de la persona jurídica al transmitir la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi mediante un cambio de administrador, socios y domicilio fiscal el resultado es que se está trasmitiendo la licencia, pero se escapa del control administrativo del Ayuntamiento de cumplir con los requisitos de la Ordenanza, produciendo un trato discriminatorio tanto para el conductor como para la persona física titular de licencia de autotaxi que la quiere transmitir ya que con ello evita la autorización previa del Ayuntamiento, los pagos de tasas municipales, la renuncia del conductor a su derecho de tanteo …. Por tanto, se beneficia a las sociedades en detrimento del empresario individual y del conductor asalariado. Deben contemplar también a los socios y administradores de la persona Jurídica, sino también es discriminatorio con respecto a la persona física

Por todo lo indicado anteriormente deben darle al art 7. Transmisión l la siguiente redacción:
1. Las licencias de autotaxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.
2. El titular transmitente de la licencia de taxi o "la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi que se transmita", deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos. (si no lo ponen es discriminatorio)

a) No tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracciones a la normativa en materia de transporte público urbano en automóviles de" turismo de autotaxi" de cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor "o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi que se quiera transmitir" (si no lo ponen es discriminatorio)
b) Haber ejercido el derecho de tanteo de los conductores asalariados o la renuncia al mismo, cuando la licencia disponga de conductores. Para acreditar la renuncia se aportará un escrito de renuncia al ejercicio del derecho de tanteo, que deberá reflejar el precio pactado para la transmisión, firmado por todos los conductores.
c) Justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición de la licencia, según conste en el Registro de Bienes Muebles "y en el Registro Municipal del taxi" (Cualquier persona con interés legítimo como es la adquisición de una licencia o sociedad tenedora de licencia de autotaxi tienen derecho a solicitar y acceder a la información que les pueda afectar y que conste también en el Registro Municipal de licencias del Ayuntamiento como ocurre con cualquier Registro Público. Deben regularlo explícitamente en el art. 10. Ejemplo: yo quiero comprar una licencia y quiero saber los puntos que tiene antes de cerrar el acuerdo de compra…)

***Contestación**:*

La normativa aplicable a las personas jurídicas se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las

licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

3.- En la fijación del precio cerrado deben computar expresamente la prohibición de ir a recoger a coste cero porque yo como ustedes y todos los trabajadores de este país cobramos por el trabajo efectivo que desarrollamos a lo largo de la jornada laboral sin descuentos. Ir a recoger y esperar supone un tiempo y un coste para mí y para mi jefe. Debemos de cobrarlo ambos.

***Contestación**:*

En la regulación del precio cerrado es obligatorio que la oferta que se realiza contemple todos los costes. De hecho, en los parámetros de cálculo publicados en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo, se incluye en el precio cerrado el precio de recogida.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

4.- No estoy conforme con el articulo 37 siendo conductor asalariado en un vehículo donde trabajo junto al titular de la licencia. Somos dos personas las que de forma legal trabajamos en el taxi. No pueden bajo el concepto de "descanso" enmascarar un cese de actividad y causarnos daños a los dos.

Según el Estatuto de los trabajadores tengo derecho a mi jornada laboral de 40 horas más horas extraordinarias y mi jefe como mínimo también además de su derecho de libertad de empresa.

Somos ambos trabajadores legales del taxi, aunque en posiciones diferentes. Mi jefe presenta en la revisita municipal anual la vida laboral de empresa por los ustedes tienen constancia de todos los taxis de Madrid en los que trabajamos simultáneamente dos personas y deben garantizarnos la rentabilidad del servicio y nuestros derechos fundamentales.

Somos más de 1250 trabajadores los que podemos perder nuestros puestos de trabajo por lo que estipulan en este artículo y nos negamos. Así que nos contemplan de forma expresa en la Ordenanza y nos protegen como hacen con las personas de movilidad reducida con los eurotaxis.

No estamos dispuestos a puedan cesar la actividad del taxi y forzar a nuestros jefes a mandarnos al paro si no es por las causas que se establecen en el artículo 116 de la Constitución Española (Estado de Alarma, Excepción y Sitio) y siempre que exista limitación de la movilidad y en el mismo porcentaje que se reduzca el resto del transporte público (metro, cercanías, autobús) y previa compensación económica por los daños que nos puedan ocasionar (sueldos, seguridad social, despidos…) No es proporcional y nos dejan desprotegidos.

Nos dejaron desprotegidos en la regulación que hicieron durante el primer estado de alarma por Covid 2019, pese a que les han dirigido escritos al Ayuntamiento a través del sistema de quejas y reclamaciones y no hicieron nada con posibilidad de hacerlo. No puede volver a ocurrir.

Ni nosotros ni nuestros jefes pueden acarrear con el sistema de incertidumbre que nos genera este artículo más cuando muchos de nosotros estamos en ERTE actualmente y tienen la obligación legal de mantener nuestros puestos de trabajo durante los 6 meses siguientes a la finalización. No pueden causar daños ni ahora ni el futuro vía engaño legislativo. Supriman dicho artículo si no establecen las garantías y situaciones que le he indicado. Es una tomadura de pelo.

5.- No queremos ningún tipo de regulación horaria que nos impida en los vehículos que trabajamos dos personas simultáneamente poder hacer como mínimo la jornada laboral + horas extraordinarias que nos puedan corresponder a los dos por el Estatuto de los trabajadores. Con el régimen de 16 horas nos han vulnerado nuestros derechos y no puede volver a ocurrir. Ténganlo en cuenta.

Contestación:

La competencia municipal de ordenación del servicio prevista en el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, se refiere exclusivamente a las licencias de autotaxi para lo que establece un régimen de descansos y unos horarios de prestación.

El Ayuntamiento ordena y regula licencias de autotaxi, pero no la jornada de los conductores: organiza los períodos de descanso de las licencias para garantizar la prestación del servicio de transporte.

Resulta importante recordar que la prestación del servicio de taxi requiere de una autorización administrativa, esto es de una licencia de autotaxi, pero al ser un negocio privado, como en cualquier actividad empresarial, el titular de la licencia ha de disponer de la autonomía económica y empresarial y la capacidad de organizar su empresa y sus trabajadores, cumpliendo en todo caso la normativa que resulte de aplicación en materia laboral y de Seguridad Social.

La Ley 23/2015, de 21 de julio (BOE del 22 de julio), Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, atribuye a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la vigilancia del cumplimiento de la normativa en el orden social, por lo cual el Ayuntamiento de Madrid no es competente en esta materia.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 26.

En el documento se presentan las siguientes alegaciones:

1.- Modifiquen el artículo 6 de la Ordenanza de otorgamiento de licencias de taxi.

Es desproporcionado e injusto que me obligue el Ayuntamiento de Madrid a mantener el derecho de tanteo de los conductores en caso de transmisiones intervivos de las licencias de autotaxi y no se contemple expresamente que en caso de concesión de licencias de taxi por parte del Ayuntamiento de Madrid para Madrid y su APC no se establezca dicho derecho de tanteo para los conductores asalariados del taxi cuando siempre se ha hecho así. Lo quiero expresamente en la ley. Que en caso de nuevas concesiones de licencias de autotaxi por el Ayuntamiento de Madrid se haga por concurso público igual, libre y no discriminatorio entre los conductores asalariados que cumplan con los requisitos de antigüedad como taxistas de forma ininterrumpida por los años que establezcan y en caso de vacantes por este sistema lo hagan a concurso público para el resto que queden vacantes.

Pidan los vehículos que necesiten en ese momento. Hoy por leasing cualquiera puede sacar un vehículo de alta gama para obtener la licencia de taxi y devolverlo y sacar otro peor en dos o tres meses. Ya lo han hecho algunos en su momento para obtener subvenciones del Ayuntamiento para vehículos eléctricos. Es la única manera de garantizar la libertad de competencia en el taxi tal y como se da actualmente en el sector.

También les exijo que de forma expresa en la Ordenanza recojan en la ordenanza que en el caso de aparecer los taxis autónomos en un futuro se nos permita con nuestras licencias de taxi actuales que se efectué dicho servicio.

Por último, exijo que modifiquen el artículo 7 de transmisión de la licencia y se aplique el derecho de tanteo exclusivamente para el conductor asalariado que esté vinculado a la licencia que se quiera transmitir o la sociedad tenedora de la licencia que se transmita.

Es desproporcionado que se exija para todos los conductores de una empresa cuando ustedes con la tarjeta de que se exija para todos los conductores de una empresa cuando ustedes con la tarjeta de identificación de conductor saben cuál es el conductor que desempeña su trabajo en dicho vehículo autotaxi

Contestación:
La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

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 sólo prevé el derecho de tanteo en las transmisiones.

El procedimiento de otorgamiento de nuevas licencias no está definido en la normativa de la Comunidad de Madrid ni en la Ordenanza, por lo que se aplicará la normativa prevista con carácter general para el otorgamiento de autorizaciones prevista en el Ordenamiento Jurídico

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2- Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica.
No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control... del Ayuntamiento...

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "

1. En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2. Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3. No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí. Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica y la limitación de tres licencias afectaría a la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física. Por ejemplo, con la regulación actual el límite de dos años rige tanto para las personas físicas como para las personas jurídicas.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

3.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el

conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

3.- Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que se dé el precio cerrado o servicios de contratación por plaza con paso individual

Si intervienen en la fijación del precio cerrado de un servicio con tarifas reguladas, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado.

Deben también modificar el artículo 48.3 de régimen tarifario también e incorporar a las apps aplicaciones y demás operadores telemáticos.

Contestación

El artículo 48.3 de la Ordenanza tiene el mismo contenido que el artículo 38 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, "Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios".

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 27.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.
>
> 4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.

4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso

no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*

> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 28.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

De la lectura de esta norma corno taxista empresaria individual la conclusión que extraigo y que demostraré es que de buen derecho nada de nada. Siendo el taxi un servicio público (no un servicio privado) está hecha con los artículos que suprimen, la remisión que hacen a la normativa autonómica que es discriminatoria en algún artículo y que por eso no redactan de forma literal en el articulado de esta ley, los artículos que dejan de forma imprecisa sin cerrar su contenido de forma expresa y clara para no llevar a errores... y la legislación que no crean para el mediador telemático de servicios de taxi a precio cerrado o para contratación por plaza con pago individual, (2 lo que se está haciendo es una legislación a medida para favorecer la creación de oligopolios dentro del sector del taxi a través de la persona jurídica puesto que no regulan a los socios y administradores de las sociedades en los mismos términos que hacen para el taxista empresario individual en cuanto a tenencia de número de licencias de taxi, lo cual va en contra de la libre competencia que actualmente se da en el sector del taxi... (situaciones discriminatorias que se repiten continuamente a lo largo de toda la ley), permitiendo fraudes de ley que les favorecen casualmente también a la persona jurídica y favoreciendo también a las aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos de servicios de taxi a precio cerrado... a los que no sólo no regulan y controlan dentro del ámbito territorial de sus competencias y que es su obligación en aras al interés público y a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación, sino que también favorecen al suprimirles el art de Radioemisoras donde como Administración se quitan el derecho a controlarles, a pedirles información sobre los servicios de taxi, un servicio concreto, las quejas y reclamaciones de clientes... dejándose abierta la vía de forma legal, lo que considero que es un fraude, a decirnos en el futuro que carecen de competencias legales para controlarles.... y así seguir haciendo dejación de funciones por parte del Ayuntamiento y dejarnos indefensos y desprotegidos a taxistas y usuarios finales y permitirles a ellos campar a sus anchas. Por todo ello, solicito que revisen la norma entera y la corrijan.

Es absolutamente injusto, desproporcional y discriminatorio que el Ayuntamiento me obligue a tener un derecho de tanteo para mi conductor en caso de transmisión intervivos de mi licencia de taxi pero que no se contemple en el artículo 6 de otorgamiento de licencias de taxi en Madrid y el APC un derecho preferente para su obtención para el conductor asalariado que lleve unos años ininterrumpidos de servicio de taxi que estipulen cuando es el Ayuntamiento quien otorga nuevas licencias y se ha hecho así siempre en el taxi y es la forma de seguir garantizando la libre competencia dentro del sector del taxi de Madrid. Lo quiero de forma expresa recogido en el artículo 6 de la ley para ellos y si hay concurso público que sea entre los conductores que cumplan con los requisitos que se estipulen, no por otros temas como vehículos... Pídanles los que necesiten en ese momento ya que hoy por leasing puede cualquiera pedir el modelo de coche que se requiera para conseguir la licencia y a los dos meses cambiarlo por otro peor. De hecho, ya ha pasado con algunas subvenciones que han concedido en el Ayuntamiento para taxis eléctricos. Los listos se llevaron la subvención y al poco tiempo cambiaron los coches. En la transmisión de la licencia quiero que se circunscriba exclusivamente el derecho de tanteo del conductor que esté adscrito a la licencia que se fuese a transmitir. Otro caso diferente es desproporcional y ustedes saben perfectamente el conductor de que se trata porque en la tarjeta identificativa de conductor se señala el vehículo autotaxi en el que presta servicio.

Por otro lado, si en el futuro se concediesen licencias de taxi autónomos en Madrid y su APC quiero que regulen de forma expresa el derecho preferente para su otorgamiento a los titulares de licencias actuales de taxi. Contémplenlo en esta ley de forma expresa lo exigimos para no dejarnos desprotegidos.

En el preámbulo del anteproyecto de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de Madrid de 28 de noviembre de 2012 se indica:

1 Que ha sido modificada para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos.
2 Así como a los nuevos modos de contratación muy demandados por el cliente como la contratación a precio cerrado y la contratación por plaza con pago individual.
1. 3.- El control de la correcta aplicación del régimen tarifario obliga a concretar unas obligaciones de conservación de datos de los servicios prestados para su control efectivo por el Ayuntamiento de Madrid. La exigencia de una progresiva digitalización de los servicios recomienda incorporar el tique electrónico como justificante válido de la prestación del servicio.
2. 4.- Además habla de los principios de derecho de buena regulación, reciprocidad, eficacia, seguridad jurídica, proporcionalidad y transparencia.

Con esta normativa trata además de adecuar la Ordenanza a la modificación del Reglamento de los servicios de transporte público urbano de automóviles de turismo aprobado por el Decreto 74/2005 de 28 de Julio, operado por el Decreto 35/2019 de 9 de abril del Consejo de Gobierno de la CAM que obligaba a los Municipios a adaptar lo previsto en el citado Reglamento en el plazo de 6 meses.

Hay que concretar que lo establecido en dicho Decreto fue objeto de recurso contencioso administrativo pendiente de resolución judicial porque contenía presuntamente situaciones de discriminación contrarias a lo establecido en la Constitución Española como las que se refieren para el titular de licencia persona física con respecto al titular de licencia persona jurídica y que mantienen ustedes en este anteproyecto de modificación de Ordenanza, debiendo subsanarlas porque de no hacerlo, no estaríamos en el supuesto de “Buen derecho” y demás principios de derecho en la regulación que se pretende. Por otro lado, también sostenía situaciones que afectan a la libre competencia y, por tanto, también impugnados pudiendo permitir con la creación de la persona jurídica la creación de oligopolios dentro del sector del taxi si no se establecen las mismas limitaciones para socios y administradores de las sociedades que se contemplan para la persona física en cuanto a la tenencia de licencias ya que al eliminar el límite por el cual no más del 10% de las licencias de taxi podrían estar en manos de personas que posean más de una y no más de tres salvo en determinados supuestos que tipifica como herencia e incapacidad del cónyuge… y no establecer las mismas limitaciones para los socios y administradores de las sociedades que para el empresario individual del taxi podemos encontrarnos con la acumulación de todas las licencias que quieran adquirir bajo la forma de personas jurídicas diferentes pero pudiendo ser de un mismo socio o administrador persona física.

Puede una persona física tener 3 licencias como empresario individual y las que quiera como personas jurídicas diferentes en calidad de socio o administrador.

Además, con la legislación que se pretende deja abierta la posibilidad a que se cometan varios fraudes de ley que también deben de corregir en aras al cumplimiento de los principios de buen derecho … antes mencionados. Deben contemplar también la transmisión de la licencia, la transmisión de la sociedad/es tenedora de licencia/s. Así como la imposibilidad de acceder en el plazo de 2 años después de la transmisión de la licencia o de la sociedad tenedora de licencia para obtener nuevas licencias dentro de Madrid y su APC para la persona física titular de licencia y también para los socios y administradores de las sociedades tenedoras de licencias.

¿Cómo se regula a la persona jurídica en caso de fallecimiento de un socio o del administrador titular de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi? Está clara y explícitamente regulada en la Ordenanza en el artículo 9 cuando se trata del fallecimiento del titular de licencia individual y de cómo deben de proceder los herederos a comunicarlo en el Ayuntamiento en el plazo de un mes y entregar

en depósito el original de la licencia y de las tarjetas de identificación del conductor (también el permiso municipal art 30) y los herederos solicitar que la licencia pase a situación de excedencia o suspensión hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular salvo que haya conformidad de todos los herederos, en cuyo caso el Ayuntamiento podrá autorizar a uno solo de ellos a prestar servicio con la licencia por el plazo de un año desde el fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional y el heredero responderá del desempeño de la actividad como un titular de licencia.- Queremos que de forma explícita en la Ordenanza nueva que se regule el supuesto de fallecimiento del socio o administrador de la persona jurídica o sociedad tenedora de licencias porque se da una situación discriminatoria de cero control administrativo y también discriminatoria para sus herederos a los que se les deriva la responsabilidad en el desempeño de la actividad como un titular de licencia. Queremos que explícitamente se les regule de la misma forma y se establezcan las mismas limitaciones paras los herederos del socio o administrador de una sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi.

Deben subsanar todos los artículos que mencionamos, además de todo lo que indicamos, junto con nuevas alegaciones sobre el texto normativo que añadimos como

ANEXO 1: Es importante subsanar los siguientes:

Artículo 5 Número máximo de licencias

La tenencia de licencias. En el artículo 5 número máximo de licencias se establece:

- El número máximo de licencias de las que podrá disponer un mismo titular será el que determine la normativa autonómica reguladora de los servicios de transporte público en automóviles de turismo.
- En la citada normativa autonómica reguladora se establece la persona jurídica como titular de licencias, pero no limita el número de licencias que pueden tener los socios y administradores de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, con lo cual, se establece una discriminación con respecto a los titulares de licencias personas físicas.

Deben hacer una nueva redacción de este artículo en la Ordenanza e indicar explícitamente que no se podrá disponer en Madrid y su APC de más de tres licencias por persona física, salvo en los casos de herencia o discapacidad del cónyuge… (tal y como lo dice la ley autonómica) con independencia de la forma jurídica en la que se organice la empresa de taxi, ya sea como empresario individual autónomo o como empresario societario (persona jurídica) y ya sea en calidad de socio o de administrador de la sociedad tenedora de la licencia de taxi.
Puede un socio o administrador actualmente tener 3 licencias como taxista autónomo y luego todas las que quiera como socio o administrador de todas las personas jurídicas tendedoras que quiera y eso es discriminatorio y, por tanto, urge corregir para Madrid y su APC
Iría en contra también de la libre competencia al poderse dar concentración de licencias de autotaxi en un mismo socio o administrador a través de diferentes personas jurídicas …por encima de los límites que se establece para un empresario individual y, por tanto, crear oligopolios en el servicio público del taxi a través de diferentes personas jurídicas de un mismo socio o administrador.

***Contestación**:*

Los requisitos de titularidad de las licencias de autotaxi y sus limitaciones se regulan expresamente en el Decreto 74/2005, sin que las normas municipales puedan contravenirlas.

En concreto, el artículo 10 del RTCM mediante la modificación operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, establece en su apartado 1c) la posibilidad de que las personas jurídicas sean titulares de

licencia de autotaxi, añadiendo en su apartado 3 que un mismo titular no puede concentrar más de 3 licencias y suprimiendo el límite del 10 % de la flota.

Dado que el límite de concentración de 3 licencias no es objeto de regulación en la Ordenanza reguladora del taxi, pues el artículo 5 de la ORT, no incluido en esta modificación, se remite expresamente a lo disponga el Decreto autonómico no procede añadir a la modificación de la ordenanza más restricciones que las expresamente contempladas en el Decreto autonómico.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 7 Transmisión de las licencias de autotaxi

En el art 7 se contempla la transmisión de la licencia por persona física y por persona jurídica, pero no contempla la transmisión de la persona jurídica o sociedad tenedora de la/s licencia/s con lo cual se da un fraude de ley ya que con un simple cambio de domicilio fiscal y de socios o administradores de la sociedad el efecto es el mismo de la transmisión de la licencia pero escapando del control y autorización del Ayuntamiento, vulnerando el derecho de tanteo de los conductores, el pago de tasas (=elusión fiscal) y el no poder acceder a obtener más licencias en los Ayuntamientos del APC en un plazo de dos años que es el que marca la normativa autonómica que si podría solicitar un socio o administrador. Luego hay que modificar todos los artículos relacionados con este tema para que se contemple y se evite legislativamente de forma explícita la posibilidad de que se de estos fraudes de ley.

Se establecen continuamente situaciones discriminatorias para el empresario individual que favorecen al empresario persona jurídica y también deben corregirlas todas. - por ejemplo, los artículos:

4.1.c Indica que debe estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social cuando sea una persona física. Deben contemplar igual obligación para los socios y administradores de las sociedades conforme a la normativa española

10. En el registro municipal de licencias se anotarán, en todo caso:
10. 1. a.- Los titulares de la licencia y sus datos identificativos.
En caso de personas jurídicas habrá que identificar a los administradores, socios y sus datos identificativos. ´
Es discriminatorio que se anoten todos los datos de titulares y conductores y no se haga para socios y administradores de las sociedades.

Art- 22. Bis2.d- requisitos mínimos del tique...- deben incluir además el nombre, razón social y cif en caso de ser persona jurídica

Los indicamos uno a uno en color rojo en el texto del anteproyecto de la ordenanza que incorporamos como ANEXO 1 para que los verifiquen y las corrijan todas, así mismo les solicitamos que corrijan todas aquellas otras que se nos puedan escapar.

Contestación*:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de una licencia de autotaxi se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica y la limitación de tres licencias afectaría a la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física. Por ejemplo, con la regulación actual el límite de dos años rige tanto para las personas físicas como para las personas jurídicas.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 22 Elementos mínimos obligatorios.

Observación 1ª: B.- En el preámbulo hablan de adaptar el servicio del taxi a los cambios tecnológicos y no vemos ninguno en la modificación de la Ordenanza que pretenden SALVO LA IMPOSICION del sistema DEL **BUCLE MAGNETICO** para facilitar la comunicación con personas de discapacidad auditiva que nos imponen en el art 22.e.

Ya está bien de que por vía legal nos deriven al taxi la obligación y el coste de la adaptación de un servicio a un colectivo desfavorecido, al que apreciamos, cuando es obligación legal del Ayuntamiento, no del taxista y lo puede hacer simplemente a través de una adaptación en la aplicación de TXMAD y costear su financiación que además cuenta con recursos europeos, estatales… para ello. Subvenciónenlo si quieren que lo pongamos y no hará falta ninguna imposición legal así que eliminen el art 22. e. Es discriminatorio que diesen ayudas al colectivo de personas con movilidad reducida con los vehículos eurotaxi para compensar los gastos de su adaptación… y ahora no lo hagan con este colectivo y nos lo deriven al taxi por vía legal. El coste de oportunidad del dinero que cuesta el aparato multiplicado por los 15700 taxis de Madrid nos permitiría digitalizar todo el taxi…por ejemplo. Hagan las cuentas.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: B.1.- Deben establecer las bases legislativas necesarias para que en aras de adaptar el taxi a los cambios tecnológicos que propugnan se regule expresamente para que se pueda efectuar la digitalización del taxi por parte del Ayuntamiento, la actualización y mejora de TXMAD como aplicación pública del taxi de Madrid y su APC, así como la digitalización de las paradas físicas de taxis creando paradas inteligentes. En alguna reunión que se mantuvo en el Ayuntamiento con esta finalidad alegaron que no se podía hacer porque legislativamente no estaba contemplado. Pues bien, aquí tienen ahora la oportunidad de legislarlo explícitamente y se lo pedimos formalmente que lo hagan de forma expresa.

***Contestación**:*

TXMAD, como aplicación oficial del Ayuntamiento de Madrid, ofrece una oportunidad tecnológica a taxistas y viajeros, inexistente en otros municipios del Estado, que sin duda alguna nace con vocación de ofrecer una amplia variedad de funcionalidades: calculador de rutas y tarifas, información, gestión de objetos perdidos, etc.… que sin duda alguna redunda en una mejora de los servicios de información y gestión del taxi. Cualquier avance a este respecto no es objeto específico de la ordenanza por lo que no es preciso legislarlo específicamente ni incluirlo como elemento obligatorio en el artículo 22 de la ordenanza.

Los avances tecnológicos también se enmarcan en cuestiones de simplificación administrativa en la gestión de solicitudes, escritos y comunicaciones que puedan presentar al efecto.

Lo que denomina "parada inteligente" es meramente una etiqueta en la que no se propone ninguna cuestión concreta, por tanto, no es posible realizar una valoración.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: B.2.- La mejora y actualización periódica de la aplicación publica actual de taxi del Ayuntamiento TXMAD es necesaria para que tenga "utilidad real" tanto para el usuario del taxi como para el taxista y la Administración.

La realidad es que pudiendo ser un instrumento tecnológico potente no lo es de momento.

Debe de dotarla de contenido útil como podría ser que se utilizase de aplicación paraguas de todas las aplicaciones de taxi existentes y fuese el propio Ayuntamiento el que a través de la misma diese el precio cerrado al cliente y adjudicase el servicio al vehículo autotaxi geolocalizado más cercano al punto de recogida del cliente o de la parada con independencia de la aplicación, radioemisora… con la que trabaje de manera voluntaria el taxista que quiera. Eso sí que sería una garantía para el usuario en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario oficial y de la elección de un único criterio para determinación del recorrido más adecuado (el más directo o más rápido según determine el Ayuntamiento, pero único e igual para todos los usuarios y uso de la misma cartografía por parte de todas las aplicaciones lo que evitaría situaciones de competencia desleal entre operadores que nos perjudicarían tanto a taxistas como a usuarios. A través de la misma aplicación se podría solicitar un taxi y en caso de personas con discapacidad de movilidad reducida enviarles directamente un Eurotaxi desde la parada …, también podrían poner en la aplicación un apartado para invidentes, o sordomudos y que se eliminen las barreras de accesibilidad al transporte del taxi para personas con cualquier tipo de discapacidad desde ella. La EMT desarrolló un apartado que avisa al conductor de

que en tal o cual parada se va a subir un ciego para que estén pendientes… háganlo ustedes igualmente a través de TXMAD como aplicación pública del taxi. Prevéanlo legislativamente.

***Contestación**:*

En relación con que TXMAD sea la aplicación paraguas de todas las demás significa que TXMAD se convirtiese en una aplicación mediante la cual los viajeros pudieran solicitar y contratar servicios de taxi.

El establecimiento de un monopolio público para el desarrollo de una actividad ha de tener una fundamentación legal. El artículo 7 apartado d de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que, corresponde a los poderes públicos "Gestionar directamente por sí mismos o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público". El establecimiento de una aplicación monopolística, única, supondría asumir la gestión de un servicio, como es el transporte de viajeros en vehículo turismo, no previsto en la Ley, con lo cual sería contrario a la Ley.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

Con carácter general, TXMAD es una herramienta que incorporará progresivamente nuevas funcionalidades, pero éstas no tienen una relevancia normativa que exijan su inclusión en una Ordenanza.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª: C- Con respecto a los datos y su conservación:

Hoy con la tecnología actual es posible que puedan generar sus propios datos para controlar y optimizar el servicio del taxi igual que lo hacen el resto de los transportes públicos y gestionarlo de forma eficaz y eficiente creando sus propios mapas de oferta y demanda de servicios, sin necesidad de cargarnos a los taxistas con la obligación de conservar tickets de taxímetro EN PAPEL durante un año con datos de cuyo conocimiento no son competentes por razón de la materia… por tanto, les pido que procedan a suprimir la redacción que hacen del artículo 22.3. No indican los fines que persiguen si son estadísticos …, y, por tanto, su exhibición y conservación por parte del taxista debe en caso de mantenerse ser voluntaria, nunca obligatoria.

Más cuando podrían acceder a esos datos para la gestión del servicio de forma más rápida y eficaz solicitándoselos directamente a las radioemisoras, aplicaciones, apps y se suprimen el derecho como Administración a obtener esa información al suprimir el artículo 47 de la presente ordenanza que lo dejan sin contenido, pero si nos imponen una carga administrativa extra diaria a la taxista innecesaria en la gestión de nuestra actividad.

Todo lo contrario, deben desarrollar BASTANTE MAS el art 47 porque tienen la obligación de REGULAR Y CONTROLAR como Administración al intermediario del servicio que nos IMPONEN a los taxistas (app, aplicación, radioemisora…) y usuarios de taxi para acceder a determinados servicios como son los servicios de precio cerrado y contratación por plaza con pago individual- De no hacerlo, consideraremos que dejan abierta la vía para beneficiar a empresas y operadores de

telecomunicaciones (Apps, aplicaciones, radioemisoras …) y hacer dejación de funciones bajo una apariencia legal y podríamos dudar como taxistas y usuarios si lo están haciendo para poder decirnos en un futuro que carecen de competencias legales para controlarlos y sancionarles y por consiguiente, dejarnos desprotegidos tanto a los taxistas como a los usuarios del taxi en caso de malas prácticas de estas aplicaciones, radioemisoras, apps… que nos imponen a todos para la prestación y acceso de estos servicios.

***Contestación**:*

El Ayuntamiento de Madrid tiene la facultad de ordenación del servicio conforme a las competencias atribuidas por el artículo 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, desarrollado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

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

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

En cuanto a los límites de la información solicitada que se precisa para la gestión del servicio no se incluyen, en ningún caso, ningún tipo de dato personal.

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

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

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

La potestad del Ayuntamiento de Madrid para la ordenación e inspección del servicio serían de imposible desarrollo si no existiera una obligación de conservación de los datos objeto de las labores de ordenación e inspección.

Respecto al plazo de conservación se ha establecido un plazo de un año, que es coherente con la utilización que se propone para los datos facilitados, entre otros la revisión de las tarifas y resoluciones sobre el régimen de descanso, ambas de carácter anual. Es conveniente destacar que este plazo es muy inferior al que establecen otras administraciones para la inspección de actividades. Por ejemplo, la Administración Tributaria establece un plazo de conservación de 4 años para todos aquellos documentos que justifiquen o sean relevantes para la determinación de la deuda tributaria.

La conservación por un periodo menor impediría su control en el procedimiento de revista administrativa anual, que es el habitualmente utilizado para el control de la documentación de los vehículos autotaxi.

En consecuencia, como se ha justificado, el plazo de conservación requerido es el mínimo que permite garantizar el cumplimiento de las facultades de ordenación e inspección.

Según se indica en la modificación de la Ordenanza la forma de entrega de la documentación se determinará mediante resolución del órgano competente, de modo que se valorarán la forma más adecuada de hacerlo que minimice las cargas al sector del taxi.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 49 Paradas

B.3.- Deben prever legislativamente que se puedan digitalizar las paradas del taxi desarrollando más el artículo 49 de paradas de taxi y en concreto el 49.4 para poder hacer las actuaciones en las mismas necesarias para su digitalización y para dotarlas de conectividad y hacerlas visibles a los usuarios del taxi y accesibles a personas con movilidad reducida o invidentes.

No tiene sentido y es prehistórico que en plena era digital que veamos paradas de autobús, metro digitalizadas y que la parada de taxi siga siendo exclusivamente una señal de tráfico como indicador de parada. Es discriminatorio como transporte público como se le trata desde el Ayuntamiento a las paradas físicas de taxi con respecto a las paradas físicas de Metro y Autobús. Necesitamos que hagan paradas emblemáticas dotadas de un equipamiento especial y atractivo para darle visibilidad al Taxi y relanzarlo. Prevéanlo legislativamente en esta ordenanza. Lo demandamos de forma expresa.

Al ir hacia una movilidad sostenible con el uso de vehículos eco eléctricos… prevean legislativamente también la posibilidad de dotar a las paradas de cargadores eléctricos …para facilitarle al taxista su recarga durante el tiempo de espera de un servicio. Que el tiempo de espera en la parada pueda serle productivo al taxista.

Contestación:

La señalización de las paradas de taxi en la vía pública ha de realizarse mediante señal homologada S-18, LUGAR RESERVADO PARA TAXIS, conforme a la normativa aprobada por la DGT. Por tanto, el Ayuntamiento de Madrid cumple con la obligación de señalizar las paradas conforme a la normativa vigente. Cualquier señalización adicional sería complementaria a esta señalización homologada.

Cualquier propuesta de nuevo mobiliario urbano dedicado a paradas de taxi requiere un estudio de detalle que no tiene implicaciones normativas, por lo cual no procede su inclusión en la Ordenanza Reguladora del Taxi.

En lo relativo a la dotación de cargadores en las paradas para vehículos eléctricos el número de vehículos eléctricos activos a 13 de abril de 2021 es 37, un 0,24% de los titulares de la licencia. No existe demanda suficiente para acometer la inversión, que debería analizarse desde una perspectiva más general.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

D) Con respecto a las nuevas formas de contratación muy demandadas por el cliente:

Establecen dentro de los servicios previamente contratados del taxi dos nuevas modalidades, pero sólo se puede acceder a ellos a través de App, aplicación, radioemisora o cualquier otro tipo de operador telemático. Son los supuestos de:

1. Servicios a precio cerrado
2. Contratación de plaza con pago individual

Esto implica un cambio en la manera de relacionarse el taxista y el usuario/ cliente en estos servicios. Nos convierte a los dos en clientes del operador, app, aplicación o radioemisora.

- La Administración convierte al taxista en cliente forzoso del operador
- El usuario es también a la vez es cliente voluntario del operador

Al ser EL TAXI UN SERVICIO PÚBLICO (NO UN SERVICIO PRIVADO) CON TARIFAS OFICIALES REGULADAS por la Administración (No fijadas unilateralmente por el taxista) nos tiene que proteger a los dos como usuarios del operador que nos impone y por consiguiente puede:

- O Ser el propio Ayuntamiento el que a través de la aplicación pública de TXMAD de al usuario de forma gratuita el precio cerrado y lo derive al taxi geolocalizado más próximo de forma gratuita para cliente y taxista con lo que haría él de posible operador telemático.

- O regular y controlar el servicio que hace el operador que nos impone igual que hace con el taxista para el resto de los servicios en su relación con el usuario del taxi porque de no hacerlo es discriminatorio y desproporcional. Indirectamente el Ayuntamiento al cliente/ usuario de taxi y Taxista / prestador del servicio, porque nos ha convertido a los dos en Clientes del prestador del servicio (app, aplicación, radioemisora o cualquier otro operador telemático), nos tiene que proteger al ser el taxi un servicio público regulado y el taxista como cliente exigimos que se trate al operador de forma explícita en esta legislación que están creando en los mismos términos de protección como usuarios que el Ayuntamiento legisla para el usuario del taxi sino lo hace también sería discriminatorio y desproporcional. Es decir, que nos garantice unos derechos, que les imponga unas obligaciones y les tipifique unas conductas sancionables y las sanciones, establezca de forma expresa su responsabilidad, así como un procedimiento sancionador y los controle estableciendo unos mecanismos de control al igual que para el taxista establece la revista municipal ordinaria y extraordinarias… Queremos que nos garanticen legislativamente de forma expresa que vamos a cobrar el servicio conforme a la tarifa oficial sin mermas y se va a mantener nuestro margen porque el Ayuntamiento legalmente tiene la obligación de garantizar la rentabilidad del servicio y va a establecer el coste del servicio de intermediación como un componente más de la tarifa que va a remitir al usuario como hace con la bajada 7 de bandera … y que va a controlar al operador para que no nos engañe ni a usuario ni a taxista a la hora de la fijación del precio cerrado ni con la imposición de cláusulas abusivas en la descarga o actualización de la aplicación de transporte … y que en caso de controversias podamos, para no dejarnos indefensos, porque la mayor parte de ellos están domiciliados fiscalmente fuera de España, acudir a la jurisdicción ordinaria de la Comunidad de Madrid por ser la competente por ser Madrid o su APC el lugar de inicio de la prestación del servicio y

prohibiendo de forma expresa que en sus contratos de adhesión a los servicios nos hagan renunciar a cualquier derecho que tengamos como usuario y consumidor eximiéndose de cualquier tipo de responsabilidad civil …en la que puedan incurrir.

Como conclusión: debe regular y controlar al operador de la misma forma que hace con el taxista en el resto de los servicios de taxi que presta a sus clientes. Se trata de un servicio público intervenido y que tiene carácter esencial según establece el Tribunal Supremo. No estamos en un mercado libre. Esa es la diferencia.

Es decir que tienen que regularle explícitamente en esta ordenanza y debe establecer los mecanismos de control al operador por parte de la Administración como Administración que es.

Lo exigimos que esté todo regulado de forma explícita en la nueva redacción de la ordenanza por motivos de interés público. Es necesario e imprescindible que establezcan esta regulación en términos de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

Deben establecer para ellos un régimen de OBLIGACIONES para con el Ayuntamiento, para con los usuarios del taxi y para con los taxistas y un sistema de CONTROL parecido a la revista municipal que deban pasar periódicamente igual que nos hacen obligatoriamente a los taxistas pasar anualmente la revista municipal del taxi y queremos verlo expresamente regulado en la futura ordenanza.

Como OBLIGACIONES mínimas les deben establecer las siguientes como mínimo:

- Obligación de utilizar por parte de todas las aplicaciones, apps, radioemisoras y demás sistemas telemáticos… el mismo y único criterio facilitado por el Ayuntamiento y la fórmula para la fijación del precio cerrado del trayecto (ya sea el más directo o el más rápido pero un único criterio) y la misma cartografía y tarifas oficial vigente para determinar el precio del servicio a precio cerrado. Si las tarifas son oficiales debe de costar lo mismo para el usuario el servicio del taxi para el mismo trayecto con independencia de la app, aplicación… que determine el precio cerrado y deben usar toda la misma cartografía. De no ser así se estaría produciendo una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través de precio cerrado 8 y dicha liberalización está prohibida por la directiva Bolkestein. Además de poderse dar situaciones de competencia desleal.
- Obligación de dar la aplicación, app, radioemisoras… un tique al cliente en el que se indiquen todos los requisitos del artículo 22 bis y en el que se incluya el coste de su intermediación porque el usuario tiene derecho a conocer todos los componentes del precio que va a pagar para poder elegir la emisora, aplicación, que quiera y el taxista tiene derecho a cobrar el servicio conforme a la tarifa oficial vigente sin mermas de ningún tipo. Al ser la tarifa oficial, dicho coste de intermediación no puede ir contra el margen del taxista porque es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad económica del servicio público del taxi y que el taxista cobre según tarifa oficial y evitar la precarización del sector. Tienen que establecer en los servicios a precio cerrado el coste de intermediación como como un componente más de la tarifa oficial y con un coste fijo si como establecen en el régimen tarifario en el precio cerrado las tarifas oficiales tendrán el carácter de máximas. Al ser un servicio solicitado voluntariamente por el cliente y suponer un nuevo coste al taxista prestador de servicio que no establece libremente su tarifa, no puede ir contra su margen. Se le debe repercutir al cliente como parte del precio.
- Obligación de disponer de un servicio de atención al cliente y al taxista y de disponer de hojas de reclamaciones conformes a la normativa de consumo para todas las quejas que puedan producirse.

- Obligación de no dar de alta en la emisora, app o aplicación al taxista por cuenta ajena (= conductor asalariado) sin el consentimiento expreso del titular de la licencia y con el vehículo autotaxi con el que presta servicio según tarjeta identificativa de conductor y darle de baja cuando se lo comunique el titular de la licencia.
- Obligación de cumplir con toda la normativa mercantil, laboral y tributaria española igual que lo hacemos los taxistas.
- Obligación de la aplicación de dar al cliente la posibilidad de optar por los dos servicios, bien a taxímetro, bien a precio cerrado conforme a tarifa oficial vigente.
- Obligación de que la aplicación muestre el número de km conjuntamente con el precio cerrado determinado.
- Obligación de enviar un taxi (no otro vehículo diferente) cuando el cliente por la app, aplicación o radioemisora está solicitando y ha aceptado expresamente un TAXI. No se puede permitir confundir al cliente. Un taxi es un Taxi, no otra cosa.
- Obligación de no enviar servicios para realizar el día que libra el taxi y en el periodo de descanso semanal y estival del taxi.
- Obligación de someterse a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el caso de controversias que se puedan dar con respecto a los usuarios, taxistas y Administración por ser el lugar de inicio de la prestación de los servicios.
- Obligación de poner en conocimiento de la Administración local a su solicitud los datos relativos a la prestación de los servicios de taxis, o de uno en concreto ante la queja de un ciudadano usuario o taxista, así como de los servicios rechazados por los taxistas y motivos y los servicios demandados que no han podido ser atendidos. Así como poder revisar todos los elementos o sistemas de telecomunicaciones que necesite verificar para comprobar que cumple con el régimen tarifario y cartografía y parámetro único de fijación de itinerario para el cálculo del precio estipulado por el Ayuntamiento.
- Obligación de facilitar periódicamente con carácter mensual a los taxistas la relación de todos los de servicios con importes que le han facilitado desde la app, aplicación o radioemisora para que pueda cumplir con todas las obligaciones legales impuestas por la Administración tributaria… (Al estar algunas aplicaciones, apps domiciliadas muchas de ellas fuera de España se producen operaciones intracomunitarias … y se han encontrado compañeros que les negaban dicha información y no puede ser que exista esa negativa de forma unilateral…)
- Obligación de mantener el precio o porcentaje de la intermediación durante el mismo periodo de vigencia de la tarifa oficial del taxi.
- No cobrar ningún suplemento diferente a los establecidos en las tarifas oficiales del taxi
- No aplicar ningún descuento diferente a los previstos en las tarifas oficiales del taxi ni del previsto en el Reglamento que solo incluye uno y que es por motivos medioambientales y como máximo de hasta un 10%
- Obligación de no imponer cláusulas abusivas al descargarse y actualizarse las aplicaciones de taxi o transporte tanto a usuarios y taxistas. Por consiguiente, prohibición expresa de eximirse de responsabilidad del servicio prestado por terceros… Si ellos determinan el precio y el taxista no interviene en la fijación del mismo, la responsabilidad tarifaria es de ellos exclusivamente. También prohibición expresa de obligarles a someterse a tribunales de Luxemburgo, Dublín o cualquier otro lugar donde estén domiciliadas fiscalmente fuera de la Comunidad de Madrid para evitar la indefensión de usuarios y taxistas por falta de recursos. Prohibición de acceder a través de sus móviles a sus datos personales, agendas y vender sus datos a otros operadores… sin su consentimiento.
- Obligación de que en la ejecución del servicio el taxímetro funcione con normalidad hasta que llegue al precio cerrado. El taxímetro es la única garantía para el usuario de que el precio que se cobra es el correcto y genera confianza. Está precintado junto con la capilla lo que impide su manipulación por el taxista, pasa un control periódico anual por un organismo independiente y que en la ITV se verifica y la documentación de que su funcionamiento es correcto se envía al Ayuntamiento y se presenta anualmente al Ayuntamiento en la revisita municipal. Además de que el taxímetro es el único medio de que va a disponer el taxista para

como usuario poder comprobar que el servicio que le manda el operador como cliente es conforme a la tarifa oficial y no le mandan servicios bajo coste, bajo tarifa o incluso practicas dumping... Todo ello supone una garantía para el Usuario y debe de mantenerse. Pues bien, ese mismo control exigimos taxista y usuario de la administración para las apps, aplicaciones o radioemisoras. Queremos que controlen y nos garanticen que cumplen con los mismos parámetros que el taxímetro en la fijación del precio.

- No penalizar al taxista con dejar de enviarle servicios o desconectarles en los supuestos en los que les envíen servicios no rentables por la no aplicación de todos los conceptos previstos en la tarifa oficial. (Hoy vemos como mandan servicios en los que obligan a recoger a coste cero para distancias superiores a 1, 5 o 2 Km y por importes con los que no se cubren los gastos de explotación si no se cobra este desplazamiento y el tiempo invertido. No puede haber servicios a pérdidas y lo estamos viendo). Deben tener un Importe mínimo de servicio que los cubra.
- No penalizar al taxista, en caso de servicios a precio cerrado, por elegir un trayecto diferente al que desee el cliente. (Hemos visto casos de como el cliente se ha 10 quejado en el sistema de valoración que hacen del servicio en la aplicación y la aplicación ha penalizado al taxista bajándole la valoración… y esto no puede ser ni permitirse)
- Obligación del mediador de llevar un registro durante un año de los servicios en el que consten la fecha y hora de servicio, dirección de origen, dirección de destino, km y precio. Este registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección, sobre todo, para el caso de controversias que pudiesen surgir con usuarios y taxistas.
- Obligación de comunicación y obtención de permiso del Ayuntamiento de inicio de actividad y de verificación por los servicios técnicos del Ayuntamiento de que el Software que utilizan es correcto para el cálculo de la distancia, precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente y formula facilitada por el Ayuntamiento… y que funciona correctamente, y que deberán también poner en conocimiento de del usuario y taxista. Deberán acreditar y justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias con las que se pueda garantizar la totalidad del servicio en el mercado de Madrid y su APC. No pueden empezar a operar en el Mercado y no tener vehículos con los que dar cobertura porque supone un desprestigio para el sector y una rotura de stock, por causas no imputables a los taxistas. No pueden tener rotura de stock continua y no comprobar ustedes el motivo. Si es por falta de taxis por lo que no debería operar en todo el mercado de Madrid, por comisiones abusivas…
- Tener cubierto un seguro de responsabilidad civil con el que hacer frente a los posibles daños que puedan causar en el desarrollo de su actividad tanto a taxistas, como a usuarios finales y a la Administración (en caso de prácticas dumping por ejem)
- Obligación de cumplir con las obligaciones de carácter mercantil, laboral

Deben establecer unos DERECHOS

- Al pago del precio del coste de intermediación.
- Al cobro del importe total del servicio con repercusión de su parte al taxista en caso de que el cliente se baje del vehículo antes de finalizar el trayecto o renuncie al trayecto una vez aceptado e iniciado.

Deben tipificar las INFRACCIONES que pueden cometer, así como un régimen sancionador severo en el caso de reincidencia. Deben igualmente indicarles el procedimiento sancionador y su obligación de someterse a los tribunales de la Comunidad de Madrid en caso de controversias por ser lugar de prestación de los servicios.

No es lógico ni proporcional que el taxista no intervenga en la fijación del precio en estos servicios y después se le pueda exigir responsabilidad a él con un pérdida de puntos de su licencia o que se pudiese dar de alta un conductor asalariado en una app, aplicación o radioemisora y le envíen servicios el día que libre o descanse el coche y que lo haga sin conocimiento y consentimiento del

titular no llevando el taxímetro encendido porque ya está pactado el precio cerrado y lo lleva en su móvil personal y le pagan en su cuenta bancaria y se le sancione con pérdida de puntos de la licencia al titular de la licencia de taxi. Tal y como están regulando este asunto si no lo mejoran y controlan correctamente van a fomentar ustedes y las aplicaciones la piratería y el incremento de las reclamaciones de los usuarios que no se producen en la actualidad. Se debe poner las bases para evitarlo y que se pueda seguir manteniendo el servicio del taxi en los estándares de calidad actuales según las estadísticas que tienen o incluso mejorarlos. Para ello deben modificar el artículo de la ordenanza que establece de forma expresa la responsabilidad administrativa en los términos que le indico en el Anexo 1 en el articulado.

Sería necesario establecer un control "metrológico "periódico sobre emisoras, apps, aplicaciones y otros medios telemáticos que den precio cerrado o por plaza en los servicios de taxi para comprobar si son conforme a tarifa oficial los precios que dan….

En cuanto al precio cerrado y el precio por plaza y el tique de estos servicios.

Habría que exigir a las aplicaciones, apps, radioemisoras y demás intermediarios que obligan al taxista a tener ahora para prestación de estos servicios que den ellos el ticket al cliente además del que pueda dar el taxista y que contemplen en sus tiques los mismos requisitos que contienen el art 22 bis 2. Debe estipularse su comisión para que el ciudadano en su derecho a elegir e información conozca el importe que cobran estas aplicaciones … y que se debe tarificar de manera independiente para garantizar la rentabilidad del servicio del taxi pues si son las tarifas oficiales no debe ir contra el margen del taxista la intervención de este intermediario app, aplicación, radioemisora que ustedes están imponiendo salvo que desarrollen ustedes tecnológicamente el servicio del taxi y sea el Ayuntamiento el que a través de TXMAD el que dé el precio cerrado al cliente y el estimado por plaza y mande el servicio al taxi que esté geolocalizado más próximo con independencia de la app con la que trabaje y lo cual es una garantía para el usuario y se evitan todo tipo de control a las aplicaciones….
De no hacerlo estarían precarizando el servicio público del taxi.

Contestación:

En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

Con la implantación de la posibilidad de ofrecer ***servicios precontratados a precio cerrado****, el artículo 38.3 del RTCM indica que el precio se calculará de acuerdo con los* ***parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran****. A este fin, responde las medidas emprendidas por el Ayuntamiento de Madrid para garantizar el control de su aplicación: En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:*

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo,*

por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 29.

La alegación contiene dos documentos, denominados documento 1 y 2, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Articulo 1.- bis. Definiciones
1. Tipos de vehículo:
a) Vehículo autotaxi: vehículo "de turismo" adscrito a una licencia de autotaxi "y dotado de aparato taxímetro y capilla"

El aparato Taxímetro es junto con la capilla o modulo luminoso los elementos diferenciadores del taxi con respecto a otros medios de transporte de viajeros en vehículos de turismos y, por consiguiente, se debe mantener como mínimo "**dotado de aparato taxímetro** "en la descripción de vehículo autotaxi de forma explícita en esta ordenanza. En el artículo 1 se indica que a los efectos de esta ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en vehículos de turismo con aparato taxímetro. Pues incluyan al taxímetro explícitamente en la descripción que hacen de vehículo autotaxi. No se entiende su omisión. Como taxistas parte afectada de esta legislación lo exigimos en su descripción.

El taxímetro y la capilla suponen unas garantías para el usuario final del taxi de cumplimiento de las tarifas oficiales vigentes y control tarifario puesto que al estar ambos precintados con varios precintos no puede ser manipulado aleatoriamente por el taxista, la primera garantía.

Además, pasa un control metrológico anual obligatorio por un organismo independiente visado por la ITV lo cual es otra garantía para el usuario; y lo revisa el Ayuntamiento anualmente a través de la revista administrativa municipal que su funcionamiento es conforme a las tarifas oficiales en la documentación que le tenemos que aportar los titulares de la licencia, luego es la tercera garantía para el usuario.

A través de la capilla las autoridades municipales, policía municipal, etc., comprueban en la ejecución del servicio en la calle directamente que se aplican las tarifas oficiales correctamente ya que están numeradas y se enciende el numero correspondiente en la capilla en cada servicio, luego es otra cuarta garantía más para el usuario.

Por último, además se establece un régimen sancionador severo en caso de manipulación quinta garantía.

Por todo ello, inclúyanlo en la descripción explícitamente. Siempre ha estado el aparato taxímetro en la descripción del concepto de autotaxi en la legislación y así debe seguir de forma explícita.

En el Ayuntamiento de Madrid y su APC todos los taxis llevan taxímetro y capilla.

Por otro lado, al establecerse la posibilidad de hacer servicios previamente contratados a precio cerrado, nos convierten a los taxistas en clientes forzados de las aplicaciones u cualquier otro mediador de estos servicios de taxi y la única vía y garantía que tenemos los taxistas de Madrid y de su APC de que las aplicaciones o cualquier tipo de mediador telemático en servicios de taxi establezca y del precio cerrado conforme a la tarifa oficial vigente es efectuando el servicio a precio

cerrado exclusivamente por el itinerario marcado por el operador al cliente final del taxi con el taxímetro en funcionamiento. Por ello, deben modificar el **art 39.bis e incluir lo siguiente**:

En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado y "se utilizará el taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado".

Los taxistas tenemos derecho a reclamar ante la Administración y aplicaciones, apps o cualquier tipo de operador telemático que nos imponen en calidad de usuarios forzados de ellos, al ser el taxi un servicio público y en aras al interés público, cualquier variación de precio por debajo o por encima de la tarifa oficial vigente que hagan al dar el precio cerrado(o en servicios a taxímetro con recogida a coste cero por ejemplo …) y la única manera de verificarlo que tenemos es con el taxímetro en funcionamiento durante la ejecución del servicio siguiendo el trayecto marcado por el operador.

Exigimos por el mismo motivo, que de forma explícita en la ordenanza obliguen al mediador a informarnos a usuarios finales y taxistas del software que utilizan y que nos garanticen que el software que utilicen para verificar que el cálculo de la ruta elegida es conforme a la tarifa oficial vigente al inicio de la prestación del servicio, ya sea para servicios a precio cerrado o a taxímetro y que ustedes como administración competente también nos lo certifiquen al inicio de la actividad del mediador telemático y después anualmente con los cambios de tarifa oficial vigente que se efectúen.

Queremos las mismas garantías de los operadores telemáticos del cumplimiento del régimen tarifario como ustedes nos exigen a los taxistas para el cliente final. Todo lo demás es discriminatorio…. ya que el taxi es un servicio público (no una empresa privada) y las tarifas oficiales están reguladas por la Administración (no son libres para el taxista). Si no es así, nos dejarán indefensos y desprotegidos como usuarios ….

Por estos motivos de buen derecho, seguridad jurídica, proporcionalidad, no discriminación… exigimos como taxistas que deben incluirlo de forma explícita en la redacción de la ordenanza y para evitar situaciones de competencia desleal entre taxistas, emisoras … deben fijar un único parámetro para el cálculo del trayecto y una única cartografía a seguir por todos los operadores, ya que en caso contrario, es un supuesto de liberalización del servicio del taxi a través del precio cerrado y estamos desprotegidos y está prohibido por la directiva Bolkestein….

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y 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 de la Comunidad de Madrid (RTCM).

El objetivo de las definiciones del artículo 1 es distinguir los vehículos Eurotaxi, que están adaptados para el uso de personas con discapacidad motora, del resto de vehículos que prestan el servicio de taxi. Por tanto, no es relevante incluir la información que propone, que cuentan con taxímetro y capilla, porque todos los vehículos autotaxi han de contar con ellos.

El taxímetro y el módulo luminoso son dos elementos obligatorios en la prestación del servicio de taxi, tal y como prevé el artículo 27. 1 del RTCM, según el cual "Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de autotaxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización." Por tanto, el artículo 22 de la ORT contempla lo que ya determina el RTCM.

El RTCM permite la prestación de servicios a taxímetro y en la modalidad de precio cerrado, siendo esta segunda modalidad voluntaria para el titular de la licencia.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento esté trabajando para incorporar la posibilidad de que un taxista pueda solicitar un precio cerrado para un trayecto a través de la aplicación TXMAD, es el titular de la licencia quien debe dotarse de todos los medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la contratación a precio cerrado, bien mediante aplicaciones propias, bien mediante aplicaciones de terceros.

Además, de acuerdo con el citado artículo 38.3 del RTCM en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realizada un servicio previamente contratado. A esto se añade lo previsto en la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi, que en su artículo 6 indica que "A los efectos de su control, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado en su módulo luminoso se visualizará el dígito "9", independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos".

Respecto a la posibilidad de funcionamiento del taxímetro durante la ejecución del servicio a precio cerrado, el precio cerrado que se oferta al usuario y se acepta en la contratación del servicio no puede modificarse después de la contratación del mismo. Por tanto, cuando se opera en esta modalidad de contratación, que es voluntaria como se ha indicado previamente, el riesgo ante posibles eventualidades del servicio corresponde al titular de la licencia que opera en esta modalidad que no puede modificar el precio contratado.

Respecto a la utilización del taxímetro durante el precio cerrado en la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado se incluyó esta obligación, pero en la fase de informes preceptivos se recibieron alegaciones, entre otros del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, que estiman que el precio cerrado no puede modificarse una vez realizada la contratación. El objeto del funcionamiento del taxímetro era que el usuario pagara el menor de los dos precios, el precio que marcara el taxímetro y el precio ofertado como precio cerrado, pero aceptando la interpretación de que el "precio cerrado" ofertado en la contratación del servicio y aceptado por el usuario del taxi es vinculante y no puede modificarse a posteriori, no cabe establecer ninguna obligación de funcionamiento del taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "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", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la petición de incluir en la ordenanza la regulación de los mediadores/intermediarios del servicio de transporte viajeros en taxi, nos remitimos a la contestación que se dará en la observación nº 4, en la que se especifica con detalle las cuestiones de su regulación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 2ª: El servicio del Taxi es un Servicio público regulado con Tarifas oficiales vigentes establecidas por la Administración. No las fijamos individualmente los taxistas como en otros medios de transporte privados.

Revisen todo el texto legal y corrijan siempre que se hable de tarifa modifíquenlo e incluyan "tarifas oficiales vigentes" por seguridad jurídica…

Contestación:

En cuanto a la petición de indicar "tarifas oficiales vigentes" por indicación de la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico se elimina tales referencias dado que las tarifas aplicables son siempre las tarifas vigentes, sin necesidad de matización.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 3ª: Deben ser los mediadores telemáticos (aplicaciones…) los responsables del cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente al igual que lo somos los taxistas.

Por lo cual, deben modificar el art. 62 de responsabilidad administrativa y establecer su régimen de responsabilidad administrativa para los mediadores de estos servicios de taxi de forma expresa. Deben contemplar la responsabilidad del mediador como persona jurídica y de sus directivos y administradores para los casos de incumplimiento del régimen tarifario y un régimen sancionador muy duro para aquellos incumplimientos del régimen tarifario por órdenes de sus directivos que puedan suponer prácticas Dumping a todo o parte del sector del taxi de Madrid y su APC.

Por los mismos principios explicados anteriormente de proporcionalidad… deben de modificar el artículo 48.3 de cumplimiento del régimen tarifario oficial incluyéndolos expresamente en el articulado

El Artículo 48.3 dice: Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.

Incluyan "apps, aplicaciones, radioemisoras y demás medios telemáticos por los que cualquier tipo de mediador de servicios de taxi por vía telemática del precio cerrado o servicios de contratación por plaza con pago individual o servicios a taxímetro "Si intervienen en la fijación del precio cerrado… de un servicio con tarifas reguladas oficiales vigentes, las tarifas deben ser de obligada observancia para ellos también y deben recogerlo de forma explícita en la Ordenanza. Lo exigimos los taxistas como parte afectada por la nueva regulación. Si no lo hacen sería discriminatorio y desproporcionado y nos producirían una situación de indefensión jurídica al hacerme como taxista responsable como titular de licencia conforme al art 62 de los incumplimientos que ellos puedan hacer del régimen tarifario. Sería injusto. Un CEO de estas aplicaciones, si no lo controlan, podría efectuar practicas dumping que afecten a todo o parte del sector del Taxi de Madrid sin poder exigirles ningún tipo de responsabilidad o igualmente subir los precios de los servicios por encima de las tarifas oficiales vigentes o incluso dar un precio diferente al taxista que al cliente final usuario para el mismo trayecto.

Debe exigirse la responsabilidad a la persona física que cometa la infracción y no al titular de la licencia (a veces no coinciden como en el caso de conductores asalariados) y también deben regular expresamente la de la Persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi y de sus socios y administradores, así como la de las aplicaciones como personas jurídicas, sus directivos y administradores. Modifiquen el art de responsabilidad administrativa.

Contestación:

Por lo que respecta a la aplicación tarifaria el artículo 38.3 párrafo primero del RTCM (que reproduce el artículo 48.3 de la ORT) determina expresamente que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, por lo que no precisa más matizaciones dado que son aplicables a todos los prestadores del servicio de taxi.

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Es por ello por lo que, las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 4ª.- Deben incluir de forma expresa en la ley que todos los mediadores telemáticos, aplicaciones… deben cumplir lo siguiente:

4.1. Darán obligatoriamente al cliente final la posibilidad de optar por los dos tipos de servicio que hay:

- A taxímetro en cuyo caso asume la responsabilidad el taxista
- A precio cerrado, en cuyo caso asume la responsabilidad el mediador telemático

Ya que si no lo regulan de forma explícita nos encontraremos con aplicaciones que exclusivamente ofrezcan el servicio a precio cerrado y nos perjudicaría tanto a usuario final como a taxista.

El cliente tiene derecho a elegir cualquiera de los dos servicios y se lo deben facilitar los mediadores incluyéndolo de forma explícita como obligatorio en la ordenanza y como una obligación del mediador.

Si no controlan el cumplimiento del régimen tarifario por parte del mediador, puede darse el caso de que al cliente final le cueste más el taxi si lo pide a precio cerrado que si lo hace a taxímetro.

4.2.- Deben regular de forma explícita en los servicios a precio cerrado sea el mediador del servicio quien facture y por consiguiente asuma la responsabilidad en cuanto al cumplimiento del régimen tarifario y de servicio y demás obligaciones legales conforme a la legislación española.

Queremos que nos garanticen que cumplen con la normativa mercantil, fiscal y laboral española igual que nosotros como taxista lo hacemos con el cliente final al ser el taxi un servicio público. Si no es discriminatorio y desproporcional.

Si el cliente opta por el precio cerrado, a través de la aplicación quien debe facturar al cliente es la aplicación y que el taxista le imprima el ticket del operador.

Para todo ello se hace necesario que la aplicación esté vinculadas al taxímetro y que el operador no pueda facturar y cobrar al cliente antes de que acabe el servicio (lo deben prohibir expresamente que les cobren por adelantado). Lo deben regular de forma explícita para evitar precios por encima de tarifa oficial al cliente o por debajo o practicas dumping que nos perjudiquen a los taxistas. Si no lo vinculan al taxímetro nos vamos a encontrar con que el operador pueda dar un precio cerrado al cliente diferente y más alto del que le dé al taxista al que paga conforme a tarifa oficial por ejemplo (Se está dando en algunos países). En aras a la transparencia de las relaciones comerciales debe solo facturar y cobrar al final de la prestación del servicio a la finalización del mismo y que el taxista imprima el ticket para que el usuario se pueda defender en caso de que abusen de ellos o a la inversa. En el ticket deben indicar además del día y hora de prestación de servicio los kilómetros para que se pueda verificar si la tarifa aplicada es correcta.

Además, exigimos que les obliguen a tener un registro de los servicios a precio cerrado… por un periodo mínimo de un año para poder efectuar ustedes como Administración labores de inspección en caso de controversias. Que se van a producir ya sea por parte de los taxistas o de los usuarios finales del taxi. Tienen que indicar en el Registro el día y hora del servicio, km, lugar de inicio y finalización del trayecto y precio final.

Deben regular explícitamente que en caso de controversias con el mediador del servicio telemático para su conocimiento serán competentes los tribunales de la Comunidad de Madrid por ser el lugar de inicio de la prestación del servicio.

Prohíban expresamente que obliguen al cliente o taxista a renunciar a este fuero ya que al estar domiciliadas fiscalmente fuera de España muchas de ellas se podría producir indefensión por falta de recursos para pleitear…

4.3.- Por interés público y para garantizar el acceso al servicio público del taxi y en base a los principios de proporcionalidad, necesidad y no discriminación y que no puedan darse caso de operadores que puedan hacer prácticas dumping…Se hace necesario que regulen y controlen al operador como administración competente igual que hacen con el taxi. En concreto y como mínimo deben contemplar:

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software

es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.

4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.
4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

3.5- Si el trayecto discurre por un peaje dentro del precio cerrado se computará el coste del peaje

3.6.- Deberán fijar un importe mínimo de servicio a precio cerrado para garantizar la rentabilidad del taxista.

3.7.- Deben computar una cantidad fija como bajada de bandera para estos servicios y en el que se incluya el desplazamiento hasta el lugar de recogida del viajero y 5 minutos de espera. No tenemos los taxistas porque regalar nuestro tiempo de trabajo ni el de nuestros trabajadores por cuenta ajena que cobran según Estatuto de los trabajadores… por todo el trabajo que desarrollan dentro de su jornada laboral como todo trabajador de este país. Ustedes como funcionarios cobran por todo el trabajo que realizan dentro de su jornada laboral sin descuentos de ningún tipo, pues los taxistas tampoco tenemos que regalar el tiempo de nuestro trabajo a nadie, ni nuestros conductores tampoco.

Al ser un servicio público pueden como Administración subvencionar dicho coste para el cliente final pero el taxista debe cobrar desde el lugar en que se encuentra desde que acepta el servicio con independencia del punto de recogida.

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

El servicio del operador no es gratis y el del taxista tampoco. No te puede imponer un operador que recojas a coste cero cuando hay una tarifa oficial vigente y se está dando dicha situación. Acaben con esas prácticas explícitamente.

3.8.- Que para el cálculo del precio cerrado el Ayuntamiento publicará anualmente la formula a aplicar por las aplicaciones, apps u operadores telemáticos y que deberá ser de obligado cumplimiento para el mediador.

3.9.- Que el mediador tenga contratada una póliza de responsabilidad civil con la que cubra los posibles daños que pueda ocasionar en el ejercicio de su actividad y en el pago de los servicios a los taxistas cuando los servicios sean a crédito.

3.9- Que el mediador no pueda imponer cláusulas abusivas en sus relaciones contractuales con taxistas ni usuarios finales y tanto al descargarse la aplicación como en las futuras actualizaciones de las mismas. De establecerlas unilateralmente serán consideradas nulas.

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de

licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

3.11.- Disponer de normas internas de funcionamiento que serán presentadas ante el Ayuntamiento, donde como mínimo incluyan el sistema de asignación de servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito u otros servicios a crédito.

3.12.- disponer de un sistema y procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio al que también se puedan dirigir.

3. 13.- Consentimiento expreso del titular de la licencia para que su conductor asalariado y vinculado a un taxi concreto pueda darse de alta en cualquier aplicación o cualquier otro sistema de mediación de servicios de transporte de taxi.
Ya que legalmente a tenor del art 62 actual es el responsable de la actividad del taxi. Prohibición expresa de que puedan darse de alta por su cuenta o les den de alta sin permiso expreso del titular y de baja cuando éste se lo comunique.

3.13.- Que no podrá el intermediario telemático subir el coste del servicio de intermediación sino es con autorización de la Administración y, por tanto, debe mantenerlo durante el mismo periodo de vigencia de las tarifas oficiales del taxi. (No se puede precarizar al taxista. Es obligación del Ayuntamiento garantizar la rentabilidad del servicio del taxi. Al ser el taxi un servicio público regulado, no una empresa privada, deben estipular también como Administración las tarifas de los mediadores de servicios de taxi para que el cliente final si pueda tener un precio cerrado desde el principio conociendo todos sus componentes del mismo por separado. Ya que si no lo hacen no se podrá hablar legalmente de precio cerrado sino de precio estimado. Es un engaño tanto para el usuario final como el taxista. Nos dejan desprotegidos a los taxistas.

Por todo lo explicado anteriormente deben modificar el art.1 bis de la ordenanza punto 3 y darle la siguiente redacción:

Articulo 1.3.- Modos de fijación del precio del servicio de taxi:
a) Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con "las tarifas oficiales vigentes ", incluida la tarifa fija.

b) Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante" el único parámetro oficial" facilitado por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con la tarifa "oficial vigente", que tendrán carácter de máxima. (Será la tarifa de precio cerrado única) servicios de taxi, sistema de abono al taxista de la cantidad correspondiente por el servicio a precio cerrado a crédito, u otros servicios a crédito.

Al ser el taxi un servicio público con tarifas oficiales reguladas por la Administración, no por el taxista de forma individual, se debe corregir el texto del articulo tal y como indico para evitar errores y también se debe incluir en el texto explícitamente:

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose

especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

Si el precio es cerrado, es cerrado. Ni máximo ni mínimo. Si no hablen de Precio estimado que sería lo correcto. Llevan a confusión.

Si la tarifa oficial vigente tiene el carácter de máxima en el precio cerrado, si hablan de precio cerrado deben hacer una única tarifa oficial de precio cerrado e incluir todos los componentes que les he venido indicando anteriormente y recogerlos de forma explícita en la Ordenanza.

El Ayuntamiento solo debe fijar y definir de forma explícita en esta ordenanza **un único parámetro** para cálculo del precio cerrado por la app, aplicación, radioemisora… bien sea el trayecto más rápido o el trayecto más directo, pero uno solo y **una única cartografía** para que sigan todas las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier otro tipo de operador telemático porque de no hacerlo se pueden dar situaciones de competencia desleal y lo que está haciendo realmente es una liberalización encubierta del servicio público del taxi a través del precio cerrado, liberalización prohibida por la directiva Bolkestein.

Exigimos como taxistas afectados por esta nueva legislación que de forma expresa en esta ordenanza incluyan y definan el concepto de único parámetro que se debe utilizar para el cálculo del precio cerrado y de la única cartografía que tienen que utilizar también las apps, aplicaciones, radioemisoras o cualquier operador de telecomunicaciones para su cálculo. Procedan a corregirlo en todos los artículos de la presente regulación que se pretende en esta ordenanza.

Contestación

1º.-En cuanto a las nuevas modalidades de contratación a precio cerrado, es preciso destacar que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi.

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM, establece que el precio se calculará de acuerdo con los **parámetros utilizados por el Ayuntamiento que los facilitará a todos aquellos que lo requieran**. Esta normativa exige que se definan unos parámetros de cálculo únicos, pero no establecen una obligación a los ayuntamientos de facilitar aplicaciones para su cálculo.*

En este sentido, la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2º.-Por otro lado, respecto al establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 5ª.- No deben suprimir el artículo 47 de Emisoras de radio. Todo lo contrario, deben darle un nuevo contenido para poder efectuar las labores de regulación, inspección y sancionadoras como Administración competente para con las radioemisoras, aplicaciones, apps y demás operadores telemáticos que actúen como mediadores de servicios de Taxi.

Lo exigimos explícitamente en la Ordenanza. De no hacerlo nos dejan desprotegidos a taxistas y usuarios y ustedes no pueden renunciar a estas competencias como Administración competente. Es un despropósito y discriminatorio con respecto al taxista y su control por Ustedes. Exigimos que les regulen, que establezcan sus derechos y obligaciones, que les indiquen las conductas punibles sus sanciones y régimen sancionador, así como los procedimientos para sancionarles e inspeccionarles. También su sistema de revistas administrativas como tenemos los taxistas al tratarse de un servicio público.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, *la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.*

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.

…/…
La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 6ª: Parece que con la normativa que no se crea en esta Ordenanza o se suprime se esté beneficiando a la **persona jurídica** tenedora de licencias de autotaxi y al mediador telemático de servicios de taxi en detrimento del titular de licencia empresario individual y causándonos perjuicios tanto a los taxistas titulares individuales como a los usuarios finales del taxi.

Corrijan igualmente toda la ordenanza suprimiendo todas las situaciones de discriminación que se dan para el titular de licencia de autotaxi persona individual con respecto a los socios y administradores de la persona jurídica titular de licencia/s de autotaxi y sus herederos.

Contemplen igualmente la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi igualmente que regulan la transmisión intervivos de la licencia por persona física y jurídica. Es un fraude de ley y el resultado es el mismo que es la transmisión de la licencia de autotaxi, pero en el caso de la transmisión de la sociedad tenedora de licencia es discriminatorio ya con un simple cambio de administradores y domicilio fiscal, se escapa al control y autorización del Ayuntamiento, del respeto del derecho de tanteo del conductor, pago de tasas… y demás requisitos que exigen en la Ordenanza.

También contemplen la sucesión mortis causa de los socios y administradores de la persona jurídica es discriminatorio con respecto al titular individual y sus herederos. A ellos les obliga a comunicar a la administración, entregar licencia original y permiso municipal y dejar la licencia en excedencia o suspensión salvo que todos los herederos de común acuerdo y autorizados por el Ayuntamiento, nombren a uno que continuará en la actividad y responderá como si fuese el titular de la licencia. Las sociedades no las paran, ni las controlan… en caso de fallecimiento del administrador o socio de la misma.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de licencia está contemplada en la reforma del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por lo que no es posible su eliminación.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

Al crear la persona jurídica deben modificar el artículo 9 de la ordenanza y regular explícitamente para el caso del fallecimiento de los socios o administradores de la persona jurídica. No se contempla es discriminatorio y es también discriminatorio con respecto a los herederos de ambos. Para unos se les exige un control administrativo, los de los otros escapan al control del Ayuntamiento…

En el texto de la Ordenanza se regula de forma explícita en el artículo 9 bajo la rúbrica de fallecimiento del titular lo siguiente:

Articulo 9.- Supuesto de fallecimiento del titular "
1.- En caso de fallecimiento del titular de la licencia, o del socio o administrador de la persona jurídica, en el plazo de un mes los herederos deberán comunicarlo al Ayuntamiento de Madrid y entregar en depósito el original de la licencia y de las tarjeta/s de identificación del conductor.
2.- Asimismo, los herederos tendrán que solicitar al Ayuntamiento el pase de la licencia a la situación de suspensión o excedencia hasta que se autorice la transmisión de la licencia a un nuevo titular.
3.- No obstante, lo anterior, previa conformidad de todos los herederos, **el Ayuntamiento podrá autorizar a uno de ellos a prestar servicio** con la citada licencia por el plazo de un año desde la fecha del fallecimiento. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional previsto en el artículo 34 de esta ordenanza **y el heredero responderá del desempeño de la actividad como titular de licencia.**

La persona jurídica no fallece, sin embargo, sus socios o administradores sí.

Quiero que se regule de forma explícita y en los mismos términos del fallecimiento del titular persona física el fallecimiento del socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/ s de autotaxi puesto que si no es un trato discriminatorio con respecto a la persona física titular de la licencia que fallece y también discriminatorio para sus herederos. Basta con que añadan la coletilla o "del socio/s o administrador/es de la persona jurídica"

***Contestación**:*

Esta cuestión se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella. En todo caso, el artículo 17 del RTCM establece que las licencias serán transmisibles a favor de cualquier de persona física y jurídica que lo solicite, para lo cual deberá reunir los requisitos y condiciones establecidas, como el derecho de tanteo.

Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica.

La persona jurídica tendría las mismas obligaciones como titular de una licencia de autotaxi que la persona física.

Por tanto, la legislación aplicable a dichas personas jurídicas será la que, con carácter general, en función de la naturaleza de las mismas, se establezcan en el Ordenamiento Jurídico. El Ayuntamiento de Madrid carece de habilitación legal para modificar las regulaciones de creación, sucesión y disolución de personas jurídicas

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 8ª.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y

por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

En el artículo 9.3 el Ayuntamiento deriva al heredero en el desempeño de la actividad la responsabilidad como titular de licencia (cuando todavía no es titular de licencia porque no se ha resuelto la herencia y se ha dado la adjudicación de la licencia al heredero).- En base a esta misma posibilidad de derivar la responsabilidad según el art 9.3 en el desempeño de la actividad y en base al artículo 57 a) del Decreto 74/2005 solicito del Ayuntamiento que modifique y actualice articulo 62 Responsabilidad administrativa porque resulta injusto y desproporcional que sea sancionado el titular de la licencia económicamente y hasta con la pérdida de su licencia y hasta la posible pérdida de su permiso municipal …. (como titular de la licencia) por infracciones a la Ordenanza como son las de incumplimiento del régimen de descanso, del régimen tarifario o del régimen de paradas (buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida) del anexo VIII de esta norma que pretenden establecer y que no le san imputables porque los hubiese cometido su conductor asalariado y más cuando en estos supuestos en la denuncia con la que se inicia el procedimiento sancionador, lo ha identificado en el boletín de denuncia el agente de la policía municipal.- háganles a los conductores (ya sean asalariados o titulares) directamente responsables de sus actos en el desempeño en la calle de su trabajo como taxistas, derívenles a ellos la responsabilidad legal de sus actos (no son menores de edad ni incapacitados) y permitan que el titular de la licencia los pueda identificar ante el Ayuntamiento de la misma forma que se hace en cuanto a las infracciones de las normas de tráfico y multas que tráfico les imponen. Se les identifica simplemente como conductores y trafico procede contra ellos directamente pero no le sancionan al titular de la licencia como dueño del coche autotaxi, sino al infractor real. Es lo justo y proporcional. Lo que establece la ordenanza actual es injusto y desproporcional y ahora, sin demora, es el momento de rectificarlo en la nueva ordenanza.

No conozco a ningún titular de licencia que mande a sus conductores asalariados taxistas a saltarse las normas que establecen en la ordenanza y que presuponemos que deben de conocer cuando tienen el permiso municipal de conductor y ustedes, en el examen de conocimientos que pasan para obtenerlo, han verificado que las conocen.

Además, con la creación de la persona jurídica y la aparición de un nuevo operador telemático (app, aplicación, radioemisora…) para poder acceder a los servicios de precio cerrado o de contratación por plaza con pago individual se pueden dar casos de incumplimientos al régimen tarifario oficial que no cometa el titular de la licencia o el taxista conductor y no sería justo que pagasen ellos.

Habría que derivarles la responsabilidad a ellos si establecen precios cerrados por encima o debajo del precio conforme a la tarifa oficial vigente (pueden darse casos de precio bajo tarifa, bajo costes fijos del taxista o hasta dumping por parte de una aplicación) y deben responder ellos como persona jurídica y en algunos casos muy graves de daños a todo el sector o una gran parte del sector del taxi por prácticas dumping… de manera personal sus CEOS, directivos y administradores… Regúlenlo de forma explícita en esta nueva ordenanza. Es el momento.

Hoy hay algunas aplicaciones de transporte de viajeros que permiten que los **conductores asalariados del taxi se den de alta sin necesidad del consentimiento expreso del titular de la licencia y sin identificar el vehículo autotaxi. Lo deben prohibir expresamente en la Ordenanza**. Puede darse el caso de que le pasen servicios al móvil personal del conductor asalariado en los días de descanso del taxi o de vacaciones y que los haga de extranjis con el coche autotaxi con la capilla y taxímetro apagado o hasta en su propio coche particular o que los haga un taxi diferente o en una posición en que no va marcando el taxímetro ¿Va a responder el titular de la licencia? Se van a dar casos de que le quiten al titular su licencia, su permiso municipal, pague todas las multas y que el conductor golfo siga ejerciendo de taxista en otros taxis. - Sería injusto y desproporcionado. Así que corríjanlo y regulen de forma correcta. Ya lo estamos viendo en la calle todos los días**.**

La forma de evitar esta picaresca es obligando a los operadores, aplicaciones, apps a que sus teléfonos vía bluetooth estén conectados con el taxímetro para y lo cual, se requiera el consentimiento expreso del titular de la licencia. Prevéanlo legislativamente de forma explícita si queremos mantener al taxi en los estándares de calidad actuales o mejorarlos y no convertirlo en un mercado persa. Está en sus manos hacer una buena regulación ahora.

Tienen que **regular y controlar a los nuevos operadores en su ámbito territorial de competencias** (para los supuestos en que nos los imponen como mínimo al tratarse de un servicio público el taxi) con derechos, obligaciones para con el taxista, el cliente final y la Administración, igualmente deben tipificarles unas conductas constitutivas de infracción y un régimen sancionador con sus multas… y un procedimiento sancionador con todas las garantías y exigirles responsabilidad en el cumplimiento del régimen tarifario oficial vigente, en la fijación de los precios cerrados conforme a las tarifas oficiales vigentes y siguiendo un único criterio para la fijación del precio cerrado y ejecución del trayecto, ya sea el más directo o más rápido pero solo uno y con una única cartografía para todos ellos para evitar situaciones de competencia desleal entre aplicaciones… que nos puedan perjudicar tanto a taxistas como a pasajeros finales, pues nos convierten a los dos en clientes de ellos.- Al usuario final en calidad de su cliente voluntario y al taxista en calidad de su cliente forzado pues tenemos que caer en ellos para acceder a determinados servicios Deben controlarles en la ejecución del servicio y garantizarnos su sometimiento a los tribunales de la Comunidad de Madrid para el supuesto de controversias por ser los del lugar de la prestación del servicio ya que al estar domiciliados fiscalmente fuera de España, la mayor parte de ellos, nos provocaría indefensión a ambos, usuario final y taxista.

Imaginen, por ejemplo: que desde Delaware el CEO de una aplicación de transporte que lleve incorporado al taxi decida que en Madrid para hacer clientes todos los servicios de taxi al aeropuerto desde dentro de la M30 a precio cerrado sean a 5 euros, por debajo de tarifa oficial vigente que son 30 euros, por debajo de coste de explotación para el taxista y haciendo dumping a todo el sector del taxi de la ciudad que no puede competir)

1. ¿Se va a escapar de rositas el CEO o la empresa para la que trabaja?
2. ¿Va a responder el taxista con la penalización de su licencia por el incumplimiento del régimen tarifario?
3. ¿Le va a poder desconectar la aplicación al taxista si no hace el servicio?
4. ¿Les va a poder reclamar el Ayuntamiento?

Todas las respuestas a estas preguntas son afirmativas salvo la última si aplicamos la normativa que están estableciendo o derogando y si no la modifican y les regulan también correctamente. Las explicaciones son:

1. Si se escapa el CEO y la empresa para la que trabaja de responsabilidad porque no están regulados en la prestación de este servicio. Por tanto, regulen expresamente en la Ordenanza al Operador telemático.

2. Si va a responder el taxista a tenor del artículo 62 de responsabilidad sino lo modifican y establecen un régimen de responsabilidad para el operador como persona jurídica y personal para sus CEOS, directivos y administradores. El taxista va a poder perder hasta su licencia con el régimen de la licencia por puntos y el CEO se va a forrar porque va a cumplir sus objetivos de ventas/ facturación. - Modifíquenlo y que cada uno asuma la responsabilidad de sus actos.

3. Si le va a poder desconectar de la aplicación al taxista si ustedes no regulan de forma expresa que no les puedan imponer cláusulas abusivas en los contratos con los taxistas como clientes de ellos, ni les impidan legalmente que no puedan eximirse de responsabilidades en la

prestación de servicios por los 3 (= taxistas). Ni les obligan a que su tarifa tenga el mismo periodo de vigencia que las tarifas oficiales del taxi. Mientras no lo regulen explícitamente van a subir los precios de sus servicios de intermediación para los taxistas y cuando y como quieran hasta ahogarles financieramente, porque el taxista no puede subir su tarifa al usuario libremente para repercutírselo. Y así hasta que desaparezcamos y monopolicen el sector.

4. No, no les va a poder meter mano el Ayuntamiento porque se ha suprimido su competencia para poder hacerlo al dejar sin contenido el artículo 47 que era el único que contempla su derecho a solicitarles información relativa a la prestación del servicio del taxi, de un servicio en concreto, de las quejas y reclamaciones de los clientes…y además estando domiciliados fiscalmente fuera, casi todos ellos, va a costar meterles mano si no establecen expresamente que se sometan a los Tribunales de Madrid. Por lo tanto, no solo no deben no anular el artículo 47 de la presente Ordenanza, sino que lo que deben es ampliarle y dotarle de más contenido que les permita ejercer funciones de REGULACIÓN Y CONTROL sobre los operadores que hagan labores de intermediación en los servicios de taxi dentro de su ámbito de sus competencias territoriales… y tratarse el taxi de un sector intervenido al ser un servicio público. No de un sector libre.

Parece que toda esta nueva legislación que no se crea para el operador o que se suprime se hiciese para beneficiar a posibles aplicaciones, apps, radioemisoras y demás operadores telemáticos que puedan intervenir en la prestación del servicio del taxi y con el correspondiente perjuicio tanto para taxista y el usuario final que dejan desprotegidos. Solo regulan derechos y obligaciones del taxista para el cliente final, pero obvian las del operador telemático con respecto al cliente final y el taxista cliente de ellos y exigimos un tratamiento igualitario, que les regulen a ellos como hacen con nosotros. Si no es así es discriminatorio.

Den un nuevo contenido a todos los artículos a los que me he referido en la explicación anterior de forma expresa y creen en la Ordenanza la nueva legislación para los operadores que les permita su control efectivo como Administración competente. Ahora es el momento de hacerlo con la redacción de la nueva Ordenanza en base al principio de buen derecho, proporcionalidad, necesidad y no discriminación, transparencia y al Interés Público de garantizar la disponibilidad real del servicio de taxi protegiendo de forma efectiva los derechos de los usuarios y taxistas usuarios de estos operadores.

Articulo 62.- Deben darle una redacción parecida a la que le Responsabilidad Administrativa
1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones a las normas reguladoras del servicio del taxi corresponderá:
*a) En las infracciones cometidas con ocasión del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia**, la persona física que comete la infracción** (a tenor de lo dispuesto en el art 57 a del Decreto 74/2005)*
b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura de la preceptiva licencia, al titular de la actividad o al propietario o arrendatario del vehículo.
C) En las infracciones cometidas por aplicaciones, apps, radioemisoras o cualesquiera otros operadores telemáticos, será responsable la persona Jurídica, sin perjuicio de la responsabilidad personal que pueda exigirse a los CEOS, directivos, socios o administradores de las mismas (Completen lo que sea preciso, pero regulen de forma expresa Lo exigimos como parte afectada por la nueva legislación)
d) En las infracciones cometidas por los usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por las referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la

licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

En cuanto a la responsabilidad del artículo 62 de la ORT, este artículo no es objeto de modificación, en todo caso se hace notar que la licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi. Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

La inclusión de nuevas infracciones y la imputación de su responsabilidad han de estar contempladas en una norma con rango de Ley a definir por la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, al ser un transporte eminentemente urbano.

En relación con el establecimiento de obligaciones, derechos e infracciones a los servicios de intermediación realizan las siguientes consideraciones:

En primer lugar, quiero indicarle que la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT que establecía determinadas obligaciones a las intermediarias.

En relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información indica:

> *El Tribunal, sin embargo, entiende que la relación jurídica que une a los titulares de la licencia con el Ayuntamiento de Madrid es de sujeción especial y ello permite la regulación mediante ordenanza de las obligaciones de estos, pero con las radioemisoras no existe dicho vinculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones.*
>
> *…/…*
> *La posibilidad de regular la actividad de los administrados a través de ordenanzas y bandos ha de hacerse conforme a la Ley existiendo una limitación constitucional respecto de las prestaciones personales obligatorias cuando no existe otro vínculo entre el ciudadano y la administración*

De esta forma, respecto a este conjunto de obligaciones referentes a entidades de intermediación del servicio, en tanto que no esté específicamente regulado en la normativa autonómica, no es posible incluir en la Ordenanza disposiciones que impliquen cumplimiento de obligaciones no amparadas por la norma autonómica.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Observación 9:

Por todo lo anterior se hace necesario que igualmente revisen y anulen el sistema de licencia por puntos o lo sustituyan por permiso municipal por puntos, para que se les pueda sancionar por igual a conductores y titulares de licencias en caso de cometer las mismas infracciones del anexo VIII.- Es lo único que tenemos en común "El permiso municipal del taxista" Supriman el artículo 70 y el 71.

***Contestación**:*

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 30 CONFEBUS MADRID.

El documento remitido contiene las siguientes alegaciones:

CONFEBUS-MADRID ha examinado el proyecto inicial de modificación de la Ordenanza del Taxi, sometido ahora a período de información pública, y en base al mismo realiza las siguientes alegaciones en plazo y forma:

1. En primer lugar, la introducción de la "contratación por plaza con pago individual" puede suponer la realización de prácticas desleales en base a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al 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 y a la propia Ordenanza Reguladora del Taxi, creando una situación de hecho que de no abordarse, puede comprometer y perjudicar los servicios regulares interurbanos ya que la contratación por plaza en los servicios de taxi lo desvirtúan como un modo de carácter meramente privado.

2. En segundo lugar, esta modalidad de contratación que introduce el proyecto de modificación de la Ordenanza deberá limitarse a trayectos que se desarrollen dentro del término municipal de Madrid, con la única excepción de que concurran los supuestos expresamente previstos en la normativa autonómica y municipal:

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

     El artículo 7 establece: *"[…] para el establecimiento por los Ayuntamientos de líneas que incluyan tráficos coincidentes con los que tengan autorizados con anterioridad otros servicios regulares interurbanos, será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios y la previa conformidad del ente concedente de éste, la cual podrá condicionarse a la previa aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, en cuya elaboración deberá ser oída la empresa titular de la concesión del servicio regular interurbano."*

     Por otro lado, en base al artículo 11 se establece que *"Como regla general, los servicios interurbanos en automóviles de turismo, realizados al amparo de la correspondiente autorización, deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano o en el que estuviera residenciada la autorización de transporte interurbano.*

     A tal efecto, se entenderá, en principio, que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva. No obstante, la Consejería podrá determinar en qué casos y con qué condiciones los vehículos que hayan sido previamente contratados pueden prestar en el territorio de su competencia servicios, realizando la carga de pasajeros fuera del término municipal cuyo Ayuntamiento les haya otorgado la licencia, o en el que en su caso estén residenciados."

     Así, parece claro que salvo autorización expresa debidamente justificada por parte de la Administración autonómica, estos servicios no podrán exceder en ningún caso el término municipal de Madrid.

- ***Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.***

  En línea con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 20/1998 al que nos hemos referido, según lo previsto en el artículo 52 del Decreto 74/2005, relativo al inicio de los transportes interurbanos, *"[…] los servicios interurbanos realizados por automóviles de turismo al amparo de la autorización otorgada por el órgano autonómico competente, deberán iniciarse en el término del municipio que haya expedido la licencia de transporte urbano para dicho vehículo.",* siendo a falta de una actuación autonómica la única excepción a esto: *"[…] podrán ser prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en el que esté domiciliada la autorización de transporte interurbano*.

  En cualquier caso, y de lo que se desprende de este precepto, la única forma de que un servicio en taxi pueda llevarse a cabo fuera del ámbito territorial del municipio que ha otorgado la licencia de transporte o de en el que esté domiciliada la autorización de transporte es mediante el mecanismo previsto en su apartado 3 *"Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector, la Comunidad de Madrid podrá autorizar, siempre que quede justificado, que los vehículos que hayan sido previamente contratados puedan prestar servicios, en el territorio de su competencia, realizando la recogida de pasajeros fuera del término del municipio que les haya otorgado la correspondiente licencia y de aquél en el que esté residenciada la autorización de transporte interurbano"*

  Así, si entendemos como es el caso, que la introducción de la figura de la contratación por plaza de alguna manera desvirtúa el taxi como transporte meramente privado, esa justificación a la que se refiere el artículo 52.3 parecería carecer de sentido al amparo del artículo 7 de la Ley 20/1998 de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que entiende que esta debería fundamentarse en una "*insuficiencia del servicio existente"* que en la actualidad no se da.

- ***Ordenanza reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid.***

  Junto con todo lo anterior, también debe considerarse la actual Ordenanza reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid, que con su propia dicción literal ya acota la eficacia territorial de las licencias, pues sanciona la iniciación de servicios fuera del término municipal y considera un motivo por el que un conductor puede denegar un servicio que el destino solicitado esté fuera del municipio:

  - En el apartado f) del artículo 40, se establece que los conductores de vehículos autotaxi no podrán negarse a prestar servicio salvo que concurra alguna de las causas del precepto, como es el caso *"Cuando el destino solicitado esté fuera del ámbito territorial de aplicación de las licencias de autotaxi de la ciudad de Madrid".*

  - Igualmente, tiene consideración de infracción grave al amparo del artículo 65 *"La iniciación de servicios fuera del ámbito territorial autorizado por la licencia."*, según se recoge en la letra i).

Por todo ello, se solicita que estas alegaciones sean tenidas en cuenta en este período de información pública para así ajustar a Derecho y acotar el ámbito territorial de aplicación de la contratación por plaza con pago individual en el proyecto inicial de modificación de la Ordenanza del Taxi.

***Contestación**:*

El capítulo II de la LTCM relativo al régimen jurídico del transporte colectivo, incluye en su artículo 7 las reglas de aplicación de estos servicios coincidentes relacionados con transportes regulares, que son los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados (artículo 5 LTCM).

Por su propia naturaleza, el taxi no es un transporte regular, dado que, al otorgar su autorización, la licencia de autotaxi no se sujeta a itinerarios, calendarios u horarios prefijados, quedando encuadrado en el concepto de transporte discrecional. En consecuencia, el artículo 7 no es aplicable al transporte en taxi sino a los transportes colectivos regulares que funcionan en régimen de concesión administrativa.

En cuanto al artículo 11 de la LTC, se refiere al inicio de los servicios interurbanos (aquellos que exceden el término municipal) que ha sido desarrollado por el Reglamento autonómico:

En primer lugar, por el artículo 45 del RTCM: el servicio se considera iniciado en el lugar de recogida del usuario, salvo en servicios previamente contratados por radiotaxi, teléfono o medio telemático, que se considera iniciado en el lugar de partida. La fijación del inicio del servicio tiene especial transcendencia dado que determina el momento que el taxímetro entra en funcionamiento.

En segundo lugar, por el artículo 52 del RTCM que permite que la recogida de viajeros en servicios previamente contratados pueda ser prestados por autorizaciones domiciliadas en municipios distintos siempre que el destino se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización de transporte.

*En cualquier caso, de acuerdo con lo previsto en los artículos 53 y 54 del RTCM y la **Resolución de 11 de marzo de 2021,** mediante la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de Madrid, como precisa su artículo Primero Con el establecimiento de este Área de Prestación Conjunta se habilita a los vehículos dotados con licencia de autotaxi de los distintos municipios que la integran para prestar cualquier servicio, ya tenga carácter de urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de la misma, para lo que el órgano gestor emitirá a los titulares de los vehículos taxi las correspondientes autorizaciones que habiliten para ello*

Además, el artículo Séptimo, párrafo segundo de la citada resolución indica "Asimismo, en los servicios previamente contratados, en los servicios prestados a precio cerrado y en aquéllos realizados con contratación por plaza con pago individual en el Área de Prestación Conjunta se aplicará, de acuerdo con lo que se establezca al respecto en la normativa de la Comunidad de Madrid, lo dispuesto por el Ayuntamiento de Madrid."

Por tanto, el ámbito territorial de prestación de las licencias de autotaxi de Madrid, es el área conformada por el APC de Madrid, formada por los 56 municipios previstos en la Resolución de 11 de marzo de 2021, que hasta la fecha era de 46 municipios y que ahora incorpora 10 nuevos municipios.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Alegación nº 31.

En el documento se presentan las siguientes alegaciones:

Artículo 22.1 e) Elementos mínimos obligatorios. Bucle magnético.

Que el anteproyecto de modificación de Ordenanza, por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012. En su artículo Doce, modifica el artículo 22 que queda redactado en los siguientes términos: "Articulo 22. Elementos mínimos obligatorios 1. Los vehículos autotaxi deberán ir provistos de los siguientes elementos mínimos obligatorios: e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva", en su artículo treinta y ocho.

Solicito que se anule el artículo 22 del anteproyecto a causa de que dicho bucle magnético, basándose en informes periciales de especialistas, el bucle magnético es un producto cuyo único uso es de apoyar y facilitar a las personas usuarias de una prótesis auditiva(audífono/implante) una mayor accesibilidad auditiva en espacios públicos abiertos o en lugares cerrados con mucho ruido ambiente o cuando existe una distancia lejana entre ambos interlocutores. Este tipo de ayuda auditiva se usa principal o habitualmente en lugares cerrados como teatros, hoteles... por las dimensiones de las instalaciones de esos lugares. Además, debo añadir que se produce un agravio comparativo con otro tipo de transporte público como es el servicio público de autobuses urbanos/interurbanos E.M.T (empresa municipal de transportes), empresas de autobuses pertenecientes al consorcio de transportes, metro de Madrid... o inclusive con vehículos de arrendamiento con conductor (V.T.C) que desarrollan una actividad similar al taxi e incluso comparten epígrafe en hacienda pública.

Contestación:

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, reconoce la obligación de adoptar medidas para que cualquier persona con discapacidad pueda participar plenamente en cualquier aspecto de la vida en sociedad, incluyendo el transporte público, adoptando las medidas necesarias para que las instituciones, empresas y propietarios en general de lugares de pública concurrencia realicen las adaptaciones necesarias.

Es una mejora dirigida no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores para favorecer su autonomía personal y social y facilitar su desplazamiento e integración.

Por tanto, se considera que la implantación de esta medida contribuye a la mejora de la autonomía personal y social, no sólo a discapacitados auditivos sino también a las personas mayores, por lo que se mantiene en el proyecto de modificación de Ordenanza.

Para que la implantación de la medida sea progresiva, se ha previsto la instalación del bucle magnético sólo es obligatoria para los vehículos que se adscriban a las licencias de autotaxi con posterioridad a la entrada en vigor de la modificación de la ordenanza, tal y como se recoge en la disposición transitoria tercera.

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Artículo 70 Licencia por puntos.

Se añade un nuevo artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 70 licencia de autotaxi por puntos
1. A efectos de la graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora se asignará a cada licencia de autotaxi, se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de sanciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano de automóviles de turismo que llevan aparejada la pérdida de puntos conforme al apartado siguiente.

2. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que determinan en el Anexo VII".

Solicito también la sustitución del término licencia por puntos por otro que se adecue más a la realidad del sector.

Dicho término se acuña en el artículo 70 del proyecto de ley, puesto que de seguir con la terminología de licencia por puntos acabaría con miles de puestos de trabajo al entender el empresario que no le merece la pena cargar con las posibles faltas/delitos que pueda cometer un trabajador asalariado que es él quien hace el hecho delictivo. Podemos basar este fundamento jurídico en equiparando el término cartilla por puntos con del denominado carnet por puntos de la D.G.T (Dirección General de Tráfico) que retira puntos por cada infracción cometida susceptible de retirada de puntos al que cometió el hecho fraudulento o delictivo, pero nunca al dueño del vehículo por el mero hecho de ser titular del vehículo. Este artículo no genera seguridad jurídica a causa de lo establecido anteriormente, el supuesto de un autónomo taxista que explota su licencia con un trabajador asalariado para ofrecer mayor cobertura de desplazamientos a los ciudadanos durante mas horas diarias cubriendo las carencias del transporte público colectivo tiene más riesgo de poder perder los puntos de la cartilla que el que solo lo explota de forma autónoma que lógicamente se cuidará de no perder su patrimonio cometiendo infracciones susceptibles de retirada de puntos.

Con este articulado se va a generar el despido de muchos trabajadores asalariados, porque ellos cometiendo una infracción no sufren ningún tipo de castigo, sino que hacen responsables solidarios al titular de la licencia de taxi que genera empleo y asume la carga de las infracciones cometidas por su o sus trabajadores asalariado. Como documentación aporta la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

***Contestación**:*

En relación con el principio de legalidad, el régimen sancionador aplicable al taxi está definido en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en su capítulo V.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 27 apartado 3, indica expresamente "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". Es decir, mediante disposiciones reglamentarias

de desarrollo, como en el caso de modificación de esta Ordenanza, es posible introducir graduaciones de la norma.

En este caso, la norma de la licencia por puntos permite definir claramente en qué circunstancias se aplica la suspensión temporal de autorizaciones y licencias prevista en el artículo 16 apartado 1. El artículo 16 apartado 1 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la acordarse la suspensión temporal 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."

El objeto de la licencia por puntos es determinar en qué circunstancias se acordará la suspensión prevista en el artículo 16 apartado 1. En este sentido, la norma es plenamente respetuosa con el principio de legalidad de las disposiciones sancionadoras y de la habilitación reglamentaria de las disposiciones reglamentarias de desarrollo previstas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.
En primer lugar, se considera preferible el término licencia por puntos al propuesto en la alegación pues es el titular de la licencia el obligado a soportar las sanciones de la normativa de transporte. El término cartilla no tiene ningún significado jurídico y, por tanto, no procede su utilización.

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

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

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

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

Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.