

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

Alegación nº 32.

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 definirlos. 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 al 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, donde 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 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 sí 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 redundaría 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 ($15723 \times 5\% = 786$). 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 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. Hay que recordar que 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 WhatsApp 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 transporte 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 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 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 épsilon. 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 turismo, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

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

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

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

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

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:

- 3 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)*
- 4 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:

- 3 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.*

- 4 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 33.

En las alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

Artículo 1 bis. Definiciones. En su apartado 2. Formas de contratación:

Sustituir el contenido de este apartado pues no es correcta la definición de contratación al dar a entender que la contratación telefónica, telemática o vía app es una contratación previa o pre-contratación.

En realidad, es solo un medio, no una pre-contratación pues como tal debe entenderse solo cuando se realiza con un tiempo determinado, digamos a modo de reserva. Todo lo que sea contratar inmediatamente ya sea mano alzada, parada, teléfono o app no es previo o anterior a nada, sino significado a ese instante en el que formalizamos el contrato del servicio del taxi. Tan solo el contrato adquiere el valor de "previo" cuando se formaliza para un momento posterior (días o horas).

La redacción de este apartado en este artículo 1 solo se entiende en modo "blanqueo" del trabajo que actualmente realizan las VTCs donde se ha normalizado como "precontratación" el uso de una app cuando en realidad es una contratación inmediata pues estos vehículos se encuentran a miles parados o dando vueltas en las calles de Madrid, recogiendo a sus clientes a veces incluso más rápido que a la espera del avistamiento de un taxi libre, dejando sin significado alguno el carácter de "previo" más bien "inmediato".

Podría quedar redactado de la siguiente forma:

2. Formas de contratación:

- a) **Servicio presencialmente contratado: servicio contratado en la parada o vía pública.**
- b) **Servicio telemáticamente contratado: servicio contratado por radiotaxi, teléfono, app o cualquier medio telemático:**
- c) **Servicio precontratado: servicio contratado para un momento posterior por cualquier vía o medio posible.**

Contestación:

El transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano, es de la competencia exclusiva de la Comunidad de Madrid (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio), cuya regulación se concreta en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos (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).

Las definiciones incluidas en la Ordenanza tienen como objeto diferencia cuándo es aplicable el precio cerrado, tanto en la contratación global de la capacidad del taxi como en la modalidad de contratación por plaza con pago individual. El concepto de servicio precontratado está vinculado a la prestación del mismo a precio cerrado y, por lo tanto, no procede la creación de nuevas categorías de contratos que no estén expresamente previstas en el Decreto 74/2005, de 28 de julio. Por ejemplo, la contratación en calle no admite la prestación a precio cerrado, según lo previsto en el Decreto 74/2005, de 28 de julio.

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 su apartado 1 letra d) Elemento de control horario, que podrá consentir en una funcionalidad del aparato taxímetro.

Una de las dificultades que tiene el sector del taxi para el desarrollo y productividad de la actividad son las frecuentes subidas y bajadas de demanda de trabajo como es el caso presente con la pandemia covid-19. Para una mejora de la productividad es necesario dotar a los taxímetros de la capacidad de subir o bajar horas de trabajo máximas para el correcto funcionamiento del sector.

Actualmente no es posible salvo que se pase por casas instaladoras y más tarde ITV's, con el consiguiente gasto añadido y malestar de una gran parte de los profesionales.

Con la llegada de nuevos taxímetros y móviles dotados de bluetooth dicha función se puede realizar con mayor frecuencia sin tener que pasar por los pasos anteriores. Sería dotar al taxi de Madrid con una app que controle las horas del taxímetro vía bluetooth asignando a cada taxi un número de horas en función de la demanda, así en vísperas de puente como Semana Santa donde el trabajo es mínimo se podría reducir horas y acontecimientos como el Orgullo o similares aumentarlas.

Al mismo tiempo dicha función controlaría si un coche trabaja fuera de hora o día que le corresponde o que conductor conduce el taxi en un determinado momento.

Esta herramienta sola o complementaria del artículo 37, apartado 5 que se pretende publicar podría servir para regular el sector ante momentos de baja demanda.

Así mismo, en un futuro, un sistema de "horas máximas" en el taxímetro o app vinculada al taxímetro se podría sustituir por los días de libranza obligatorios, dotando al profesional de más libertad de coger los horarios de mayor demanda de trabajo conciliando más fácilmente la vida familiar con la profesional. Sería otorgar a cada taxímetro o app, semanal o mensualmente un número de horas equivalentes a las actuales y que se cada taxista haga uso de ella como mejor le convenga. En períodos de baja demanda como enero, febrero o época estival un número de horas menor y en períodos de mayor demanda o acontecimientos venideros un número superior si así el mercado lo pide, dando una respuesta más inmediata a la oferta y demanda de taxis. En definitiva, una mayor flexibilización del trabajo mediante la asignación de un número de horas mensuales en función de la demanda existente y revisable cada mes. Y todo sin tener que pasar por instaladores, vía móvil. Dado la gran eficacia de esta funcionalidad y teniendo en cuenta que muchos taxímetros por sí solos a día de hoy no serían capaces de ofrecerla salvo algún tipo de conexión con una app móvil sería conveniente redactar este artículo en previsión de un futuro del siguiente modo:

Apartado 1. d) Elemento de control horario, que podrá consentir en una funcionalidad del aparato taxímetro u otro elemento vinculado al taxímetro.

Contestación:

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.

No es posible introducir vía Ordenanza ninguna modificación del taxímetro, pues el Ayuntamiento de Madrid carece de competencia para realizarlo. Otra cuestión, es que determinados modelos de taxímetro puedan implementar una funcionalidad adicional no sujeta a normalización para implementar el control horario.

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

Artículo 22 bis. Tique de servicio.

Observación 1ª: En su apartado 2 letra i). Detalle de la tarifa expresada en euros con los siguientes datos.

La motivación que se pretende es dotar o dotar en un futuro al usuario de una tarjeta de fidelización al servicio de taxi generalizada y de aceptación para todo el sector, no por una app o radioemisora concreta lo cual sería una liberalización del precio encubierta, cosa no permitida al ser un sector con precio regulado por la Administración.

Algo similar para el usuario frecuente de taxi como un abono de metro o bus o de tarjetas de fidelización en gasolineras donde se premia al cliente mediante descuentos o puntos canjeables. Le dotaría al sector de una mayor atracción sin perder su función de servicio de interés público.

Otro caso práctico sería el uso del carnet joven de la Comunidad de Madrid en el taxi para menores de 30 años aumentando la demanda del servicio en esta franja de edad.

Todas esas ventajas quedarían reflejadas en el tique por lo que es necesario su redacción quedando del siguiente modo:

Se trata de añadir el punto 4. Detalles de descuentos o beneficios.

5. El punto 4 pasarlo al 5 cantidad total facturada, con la expresión "IVA incluido".

Contestación:

La regulación de las tarifas se realiza en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

No es posible realizar ninguna modificación de la Ordenanza que no esté amparada expresamente por la normativa, que sólo prevé la realización de reducción en servicios realizados a precio cerrado conforme a lo aprobado por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Observación 2ª: En su apartado 3 punto1 detalle de la tarifa debe figurar los mismos datos que en el apartado 2 del mismo artículo 22 bis pues en la Ordenanza no existe "Precio cerrado" tan solo tarifa de "precio máximo" por lo que al no conocerse al precio hasta la finalización del servicio no puede recoger la expresión de "precio cerrado".

Por tanto, el mismo tique de servicio impreso o electrónico que en el caso anterior.

Contestación:

La regulación de las tarifas se realiza en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

La indicación en el tique de la expresión "Precio Cerrado" es necesaria a efectos de control de tarifas por el Ayuntamiento de Madrid, puesto que la reglamentación aplicable es diferente.

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

Artículo 25. Pinturas, distintivos y adhesivos.

El diseño de taxi de Madrid con la franja roja y sus distintivos se ha quedado obsoleto ya que data de principios de los 80, casi 40 años ya. La misma EMT dirigida por el Ayuntamiento de Madrid ha realizado cambios de color renovando así el diseño de los autobuses.

Gran parte del sector demanda una actualización más acorde con los tiempos actuales. Es necesario dejar la puerta abierta en esta Ordenanza a cualquier modificación inminente de sustitución de la franja roja y ordenación de distintivos exteriores por otros diferentes.

Así mismo, la placa interior con los datos de la licencia, matrícula y número de plazas, así como la tarjeta identificativa de conductor se podría sustituir por un código QR dando una imagen más moderna del interior del vehículo.

Para ello es necesario añadir al artículo 1 un anexo, crear el 1 bis o añadir otro punto más a los 4 existentes que diga:

Los vehículos destinados al servicio de Autotaxi de Madrid podrán ser modificados en pro de una modernización, en su diseño y distintivos, mediante acuerdo con las Asociaciones del sector y aprobación del Ayuntamiento.

Contestación:

Las normas relativas al diseño y los distintivos son normas de obligado cumplimiento por todos los titulares de licencia. En consecuencia, es necesario que se incluyan en una norma reglamentaria como la Ordenanza para que produzca efectos frente a terceros. No obstante, el Ayuntamiento de Madrid está abierto a analizar conjuntamente con el sector del taxi propuestas relativas a estas cuestiones, que deberían recogerse posteriormente en la Ordenanza Reguladora del Taxi.

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

Artículo 28. El permiso municipal de conductor de autotaxi: obtención y renovación.

Una de las características del taxi de Madrid es la seguridad y tranquilidad que da a los usuarios es el comportamiento, profesionalidad y bien hacer de los conductores de taxi. Ello es, entre otras cosas, por el requerimiento que siempre ha existido de un certificado de antecedentes penales para ejercer la profesión.

Por tanto, para no perder esa calidad de servicio que el taxi de Madrid hace gala se debe de recuperar el apartado c) del punto 3 de la Ordenanza actual referente a exigir el certificado de antecedentes penales para la realización del examen para la obtención del permiso municipal.

Contestación:

El requisito de inexistencia de antecedentes penales fue 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 tanto, no es posible recuperarlo.

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

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

Otro objeto obsoleto, anticuado y de dudosa utilidad. Se podría sustituir por un código QR o llegado el momento de la existencia de un control horario y de conductor vía app vinculada a taxímetro sería casi innecesario. Por ello en la redacción de la Ordenanza sería necesario dejar la puerta abierta a posibles cambios venideros de la tarjeta por otro tipo de identificación.

Podría quedar redactado de la siguiente manera:

1. Para la adecuada identificación del conductor de autotaxi, el Ayuntamiento de Madrid expedirá la tarjeta de identificación de conductor que contendrá una fotografía del conductor y su nombre y apellidos o su sustitución por algún otro medio de control electrónico o digital con la inclusión de los siguientes datos:

a) número del permiso municipal de conductor de autotaxi.

b) número/s de la licencia/s a de autotaxi.

c) la matrícula/s del vehículo/s.

d) la modalidad laboral en que se presta el servicio. En caso de tratarse de una modalidad a tiempo parcial, la tarjeta incluirá el horario de trabajo.

Así mismo en todos los artículos de la Ordenanza donde menciona la tarjeta identificativa habría que hacer referencia a su posible sustitución por otro elemento electrónico o digital como en el artículo 32. Requisitos para la expedición de la tarjeta identificativa. Tan solo es añadir donde dice "tarjeta identificativa" por "tarjeta identificativa o elemento sustitutorio".

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. Duración del servicio.

La redacción que se pretende puede dar a una errónea interpretación donde dice. "todas las licencias de autotaxi **podrán** prestar servicio de lunes a domingo..." como un hecho realizable sin contar un

posible control horario. Sería más correcto, sin dar lugar a futuras posibles malas interpretaciones la siguiente redacción:

1. Todas las licencias de autotaxi prestaran servicio de lunes a domingo hasta el máximo de horas establecidas por el órgano municipal competente para la prestación del servicio, salvo los días de descanso obligatorio. Dicho periodo se computará entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente.

Contestación:

EL control horario viene determinado por el número máximo de horas diarias que las licencias pueden prestar servicio que por aplicación de la Disposición Transitoria Tercera de la ORT es de 16 horas.

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

Como bien dice la Ordenanza del taxi actual en su apartado 1 de este mismo artículo 38, "con el fin de adecuar la oferta y la demanda de transporte de las personas de movilidad reducida, se establece un régimen especial de exención de descanso válido para periodos de tiempo determinado, que será aplicable a las licencias que adscriban vehículos eurotaxi". Pues bien, en estos años se ha demostrado que hay más oferta que demanda de este tipo de vehículos y que lo que menos hacen son servicios a discapacitados dedicándose la mayoría de su jornada a otro tipo de servicios lo cual hace innecesario ni la promoción, ni el aumento de este tipo de coche-furgonetas por su baja demanda.

Mas bien, en la mayoría de los casos, aprovechándose de la exención de la libranza, son personas que buscan explotar la licencia todos los días, en detrimento del resto de autotaxis restándoles servicios, con poco interés en personas con discapacidad. Tampoco existe un reclamo por parte de asociaciones de consumidores o de movilidad reducida, ni el propio Ayuntamiento de Madrid aporta datos de tal necesidad. Por tanto, se sugiere:

Eliminar el apartado 1 del artículo 38 bis que se pretende publicar y vuelta al estado anterior.

DIEZ. - Artículo 38 ter. Bases del procedimiento por el que se regirán las convocatorias para la concesión del régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos autotaxi. Eliminando el apartado 1 del artículo 38 bis que se pretende publicar en la nueva Ordenanza tiene todo el sentido seguir manteniendo este artículo tal y como está en la Ordenanza actual. Por tanto:
No eliminar el artículo 38 ter.

Contestación:

De un sistema de convocatoria pública de participación y aceptación voluntaria por los titulares de licencia de autotaxi con un cupo cerrado y vigencia limitada contemplado en la ORT con ocasión de la modificación de 2014, el proyecto de modificación de la ordenanza elimina el modelo de convocatorias para conceder libertad y flexibilidad al sistema, concediendo los mismos beneficios en forma de exención de los descansos obligatorios y posibilidad de exhibir publicidad en el portón trasero del vehículo, como medida de acción positiva al amparo de la normativa de accesibilidad y protección de los derechos de las personas con discapacidad.

Los beneficios propios que conlleva el sistema fue avalado por la sentencia del TSJ de Madrid 830/2017, de 28 noviembre, que indica expresamente que los beneficios del Régimen Especial de Eurotaxi (impugnado por la AMT en la modificación de la ORT de 2014) no conculca el principio de igualdad, pues la sentencia indica expresamente que “En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxis y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado”

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

Finalmente, la libertad de adscripción de eurotaxi con los beneficios de explotación mencionados lógicamente afecta a quienes ya dispongan de un eurotaxi, estén o no incluidos en la I o II convocatoria de régimen especial de eurotaxi, lo contrario resultaría discriminatorio y desproporcionado.

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

ONCE. - Artículo 39. Contratación.

Al igual que la alegación número UNO de este escrito referente a la definición de "contratación previa" en este artículo 39 debe de corregirse, pues se hace una alusión errónea de dicha expresión a la contratación inmediata telemática, confundiendo su significado que debe designarse para la contratación o reserva en tiempo futuro, pudiendo quedar su redacción del siguiente modo:

- 1. Los servicios de taxi podrán ser presencial, telemática o previamente contratados.*
- 2. Los servicios presencialmente contratados solo admiten la contratación global de la capacidad total del vehículo y su precio solo podrá fijarse según taxímetro.*
- 3. Los servicios telemáticamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:*
 - a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio máximo. Cuando el precio del servicio sea a precio máximo, deberán cumplirse las condiciones previstas en el artículo 39 bis.*
 - b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en el artículo 39 ter.”*
- 4. Los servicios previamente contratados o reservados admitirán las mismas modalidades a) y b) que el supuesto anterior apartado 3.*

DOCE. - Artículo 39 bis.

Al igual que el artículo 39 por el mismo motivo erróneo de considerar la contratación telemática como previa debe corregirse la redacción que puede ser la siguiente:

- 1. Los servicios de taxi a precio cerrado solo se admitirán en los servicios telemáticamente contratados.*
- 2. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi a precio cerrado facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización y deberá conocer el precio máximo antes de su realización.*
- 3. Durante el desarrollo de un servicio a precio máximo cerrado se cumplirán las siguientes condiciones:*
 - a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto a elección del conductor.*
 - b) No se admitirán esperas ni paradas intermedias, salvo el tiempo imprescindible para la bajada de viajeros.*

c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado.

d) Si se produce el abandono del vehículo por el viajero, supondrá la finalización del servicio y el pago del precio acordado.

4. El usuario recibirá un tique en formato electrónico en el que conste los datos mínimos establecidos en el artículo 22 bis 3. 5. El precio cerrado se calculará de acuerdo con los parámetros de cálculo de rutas que facilitará el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y se publicarán en la página web municipal”.

TRECE. - Artículo 39. Contratación por plaza con pago individual.

Se modificaría en los mismos términos que las dos alegaciones anteriores por el mismo motivo sustituyendo la palabra "contratación previa" por "contratación telemática".

1. La contratación por plaza con pago individual solo se admitirá en los servicios de taxi telemáticamente contratados.
2. Los servicios de taxi compartido se componen de un trayecto principal, solicitado por el primer viajero, y de los trayectos accesorios, que deberán siempre discurrir dentro del trayecto principal a efectos de que puedan subir y bajar viajeros durante el mismo.
3. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi por plaza facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización, el número de plazas que se desea contratar y deberá conocer el precio antes de su realización.
4. Durante el desarrollo de un servicio contratado por plaza se cumplirán las siguientes condiciones:
 - a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto principal a elección del conductor.
 - b) Se admitirán paradas intermedias para permitir la subida y bajada de viajeros durante el trayecto compartido.
 - c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio de precio cerrado.
 - d) Si se produce el abandono del vehículo por alguno de los viajeros, supondrá la finalización del servicio contratado con ese viajero y el pago del precio acordado con él. 5. Realizado el viaje, cada usuario recibirá un tique en formato electrónico en el que conste los datos mínimos establecidos en el artículo 22. bis 4.
5. Para un trayecto origen y destino, la suma de los precios abonados por los usuarios que comparten total o parcialmente el trayecto no podrá ser superior al precio que hubiera resultado del cálculo del precio cerrado ni inferior al resultante de la aplicación de la reducción aplicable para dicho precio cerrado según los parámetros aprobados por el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y se publicarán en la página web municipal.”

Contestación:

La definición de los servicios que se ha utilizado en la ordenanza es la prevista en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, modificado por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Por tanto, no procede utilizar otra terminología.

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

CATORCE. - Artículo 41. Desarrollo del servicio

Algo muy habitual en la prestación del servicio de taxi es la desprotección que sufrimos ante personas que no cumplen con su obligación de pagar el trayecto realizado. Una manera de minimizar estos casos es redactar un párrafo del artículo 41 de la futura Ordenanza del Taxi donde se pueda recabar una cantidad previa o a cuenta del usuario por los motivos que fuesen, desconfianza, trayectos largos o cualquier encargo extraño. Así a este artículo 41 añadiríamos otro punto más, el punto 6 con estos términos.

6. El conductor por motivos de seguridad podrá recabar del usuario una cantidad a cuenta por trayectos superiores a 20 kms o por tiempo de servicio superior al habitual de los trayectos, Dicha cantidad a cuenta se descontará del precio final.

Los kilómetros o tiempo de servicio por los cuales se tendría derecho a pedir una cantidad a cuenta (efectivo o tarjeta) puede ser la consensuada con las Asociaciones o sector.

Contestación:

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 no prevé el pago de una cantidad a cuenta, por lo que no es posible introducir dicha regulación en la Ordenanza.

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

QUINCE. - Artículo 47. Emisoras de radio.

En la nueva Ordenanza se pretende sustituir este artículo dejando al Ayuntamiento sin la potestad que tiene de ejercer el control sobre las radioemisoras y apps algo que el Organismo Público no debería de renunciar debido a la desprotección cada vez mayor de los derechos del usuario por el aumento y falta de control de dichas apps que en todos los casos no disponen ni de un número de atención al cliente. En especial el Ayuntamiento debería ejercer su derecho sobre el conocimiento de las quejas y reclamaciones de los usuarios. Por tanto:

No eliminar el artículo 47.

Contestación:

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.

DIECISEIS. - Artículo 48. Régimen tarifario.

En su apartado 4. por el mismo motivo que anteriores alegaciones de este escrito se debe sustituir el término "previamente contratados" por "telemáticamente contratados" quedando redactado así:

4. No obstante, lo anterior, cuando se trate de servicios telemáticamente contratados, las tarifas tendrán el carácter de máximas de forma que puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer éste antes de su realización. Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento de Madrid. A fin de garantizar el cumplimiento del régimen tarifario, en los servicios en los que las tarifas tengan carácter de máximas, el precio se calculará en base a los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid, para calcular las rutas en este tipo de servicios, que los facilitará a todos aquéllos que se los requieran, velando por su buen uso. El órgano municipal competente facilitará los

parámetros de cálculo del precio cerrado teniendo en cuenta las tarifas aprobadas que publicará en la página web.

Continuación:

*La regulación de los nuevos **servicios precontratados a precio cerrado**, previstos en el artículo 38.3 del RTCM y la Ordenanza se ha limitado a transcribirlo en los mismos términos.*

No procede la modificación de los términos utilizados en el Reglamento de Transportes de la Comunidad de Madrid, pues introducen matices que pueden invalidar la modificación de la Ordenanza, pues el Ayuntamiento de Madrid carece de competencias para ello.

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

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

En previsión de que un futuro próximo y modernización del sector las tarjetas identificativas puedan ser sustituidas por otro elemento electrónico o digital. Añadir al apartado 1.c la palabra "o elemento sustitutorio", quedando redactado así:

c) Tarjeta de identificación de conductor o elemento sustitutorio, que se deberá adherir a la parte derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior del mismo. En caso de elemento sustitutorio como un código QR o similar deberá ser accesible para el usuario de modo que pueda leer los datos con su móvil y otra tecnología.

Contestación:

El establecimiento de unas pinturas, distintivos y adhesivos de los vehículos es una competencia del Ayuntamiento de Madrid que permite el mantenimiento de la uniformidad de la flota de taxis.

La placa de licencia debe poder ser leída directamente por un agente de la autoridad en su facultad de inspección y sanción del vehículo. La utilización de un código QR obligaría a que se dispusiera de un medio tecnológico que permitirá obtener los datos del vehículo a partir de un código QR, por lo que se considera que impondría unas cargas innecesarias a la administración.

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

DIECIOCHO. - Artículo 52. Derechos de los usuarios.

En su apartado d) sustituir la palabra "precio cerrado" por "precio máximo" ya que en el taxi no existe la modalidad de "precio cerrado" sino "máximo" para evitar confusiones con los usuarios. Quedaría así:

d) Elegir el recorrido que considere más adecuado, salvo en los servicios en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o los que se realicen en la modalidad precio máximo o por plaza con pago individual. “.

Contestación:

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 habla de un precio cerrado y de unas tarifas que tendrán carácter de máximas, por lo que no procede hablar de “precio cerrado máximo”.



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

DIECINUEVE. - Artículo 53. Obligaciones de los Usuarios.

Añadir un apartado de obligación del usuario haciendo referencia a la alegación 14 de este escrito de recabar una cantidad a cuenta para trayectos largos o por tiempo superior a lo habitual. No sería algo obligatorio sino una defensa del conductor ante determinados casos de desconfianza manifiesta o personas reincidentes y que por general se suele acertar. Por ejemplo:

g) Pagar una cantidad a cuenta a modo de fianza para trayectos superiores a 20 kms o el uso del vehículo por un tiempo superior a lo habitual, a requerimiento del conductor, si así lo estima necesario.

Contestación:

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 no prevé el pago de una cantidad a cuenta, por lo que no es posible introducir dicha regulación en la Ordenanza.

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

VEINTE. - Artículo 54. Obligaciones de los conductores.

El apartado d) que se quiere introducir hace referencia a la vestimenta, en su punto 1º dice polo o camisas oscuras. Es insufrible el color oscuro una tarde de verano, por lo cual debería ser sustituido por blanco, celeste u otro color claro a juego con el resto de la vestimenta.

Así mismo, el artículo debe hacer referencia expresa a la prohibición de otro tipo de prendas durante la prestación del servicio, tales como, camisetas sin mangas, camisetas sin cuello, sudaderas con gorro, chándales, zapatillas deportivas, limitando así cualquier mala interpretación del artículo, quedando redactado en estos términos.

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

1º. Camisa o polo claros lisos sin cuadros o estampados predominantes.

2º. Pantalón o falda, ambos de vestir, oscuros, lisos sin cuadros o estampados predominantes.

3º. Jersey, chaleco o chaqueta oscuros, sin cuadros o estampados predominantes, si fuera necesario.

4º. Zapatos cerrados oscuros.

5ª Queda expresamente prohibido durante la prestación del servicio la vestimenta con camisetas sin mangas, camisetas sin cuello, sudaderas con o sin gorro, chándales, zapatillas deportivas, de baño, así como pantalones cortos.

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

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.

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.

VEINTIUNO. - Anexo V.

A. Pinturas, distintivos y adhesivos de los vehículos.

Como ya expuse en la alegación número CINCO de este escrito el diseño del vehículo autotaxi de Madrid se ha quedado obsoleto por lo cual el Ayuntamiento debería de trabajar ya en la renovación del mismo, con la colaboración de expertos profesionales del diseño, para dar a los vehículos un aire más actual. **Por ello, este anexo deberá de darle un aire de provisionalidad o modificación posterior añadiendo algún párrafo en ese sentido.**

Tampoco se entiende por qué el número de licencia, día de libranza y escudo de la ciudad tiene que ir desperdigado por todo el vehículo. Aunque ya digo, deben ser profesionales del diseño quienes actualicen el autotaxi de Madrid.

En su apartado 2. Interior del vehículo de este mismo anexo V punto 2.1. Placa interior de licencia y matrícula como ya expuse en la alegación CINCO puede ser sustituida por una pegatina con un código QR, **por tanto, la redacción de este anexo V en su apartado 2.1. debe dejar abierta la posibilidad de ser sustituida la placa por otro elemento semejante que cumpla el mismo cometido (código QR).**

Contestación:

El establecimiento de unas pinturas, distintivos y adhesivos de los vehículos es una competencia del Ayuntamiento de Madrid que permite el mantenimiento de la uniformidad de la flota de taxis.

La placa de licencia debe poder ser leída directamente por un agente de la autoridad en su facultad de inspección y sanción del vehículo. La utilización de un código QR obligaría a que se dispusiera de un medio tecnológico que permitirá obtener los datos del vehículo a partir de un código QR, por lo que se considera que impondría unas cargas innecesarias a la administración.

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

Alegación nº 34.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

Artículo 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 turismo 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 modifíquelo 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.

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

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:

Artículo 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 artículo 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 vínculo, 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 vínculo, 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.

Contemplan 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 35.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

El taxi, según sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) es un servicio público impropio del taxi, y, por tanto, en cuanto servicio de interés público, merece su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”.

A pesar de la intromisión a la que se ha visto sometida por parte del alquiler de vehículo con conductor la trascendencia e interés general del taxi ha sido reconocida por las propias Administraciones Públicas declarando esencial el servicio durante el estado de alarma ligado al COVID-19, y reconociéndosele una función BÁSICA y comportamiento ejemplar en dicho período.

Consiguientemente la modificación de la Ordenanza en tramitación debe interiorizar, como servicio de interés público que pretende regular, los principios que lo informan, fomentándolo y garantizando su mantenimiento en aras al interés público y general al cual sirve, y ello sin perjuicio de que esté el servicio regulado por los Ayuntamientos para ser prestado en régimen de prestación privada.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades. Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

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

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

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

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

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 36.

Las alegaciones contenidas en el documento 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:

Artículo 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 extranjería 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 corrijámo 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. Prevéalo 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 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.

Artículo 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.

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

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 vínculo, 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.

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

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

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

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

Alegación nº 37.

Las alegaciones contenidas en el documento 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:

Artículo 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 coetilla 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 corrijanlo 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 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.

*Artículo 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.

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

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 vínculo, 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.

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

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

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

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

Alegación nº 38.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

El taxi, según sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) es un servicio público impropio del taxi, y, por tanto, en cuanto servicio de interés público, merece su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”.

A pesar de la intromisión a la que se ha visto sometida por parte del alquiler de vehículo con conductor la trascendencia e interés general del taxi ha sido reconocida por las propias Administraciones Públicas declarando esencial el servicio durante el estado de alarma ligado al COVID-19, y reconociéndosele una función BÁSICA y comportamiento ejemplar en dicho período.

Consiguientemente la modificación de la Ordenanza en tramitación debe interiorizar, como servicio de interés público que pretende regular, los principios que lo informan, fomentándolo y garantizando su mantenimiento en aras al interés público y general al cual sirve, y ello sin perjuicio de que esté el servicio regulado por los Ayuntamientos para ser prestado en régimen de prestación privada.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades. Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

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

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de



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

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

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

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de



funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 39.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida, en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus

licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la "invasión" de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia

una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación

etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 40.

Las alegaciones contenidas en el documento 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:

Artículo 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 coetilla 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 corrijámo 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 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.

Artículo 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.

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

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 vínculo, 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.

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

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

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

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

Alegación nº 41.

Las alegaciones contenidas en el documento 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:

Artículo 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 coetilla 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 corrijámo 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. Prevéalo 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 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.

*Artículo 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.

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

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 vínculo, 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.

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

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

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

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

Alegación nº 42.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

Artículo 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.

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

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 fórmula 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:

Artículo 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 artículo 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 vínculo, 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 vínculo, 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.

Contemplan 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 contemplan 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 43.

Las alegaciones contenidas en el documento 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:

Artículo 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 coetilla 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 corrijámo 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 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.

*Artículo 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.

Inciendiando 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 vínculo, 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.

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

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

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

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

Alegación nº 44.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida, en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus

licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la "invasión" de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia

una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación

etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 45.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida, en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con

conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio.

Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación

etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 46.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

El taxi, según sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) es un servicio público impropio del taxi, y, por tanto, en cuanto servicio de interés público, merece su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”.

A pesar de la intromisión a la que se ha visto sometida por parte del alquiler de vehículo con conductor la trascendencia e interés general del taxi ha sido reconocida por las propias Administraciones Públicas declarando esencial el servicio durante el estado de alarma ligado al COVID-19, y reconociéndosele una función BÁSICA y comportamiento ejemplar en dicho período.

Consiguientemente la modificación de la Ordenanza en tramitación debe interiorizar, como servicio de interés público que pretende regular, los principios que lo informan, fomentándolo y garantizando su mantenimiento en aras al interés público y general al cual sirve, y ello sin perjuicio de que esté el servicio regulado por los Ayuntamientos para ser prestado en régimen de prestación privada.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades. Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

Contestación:

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

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

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

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

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

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

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

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 47.

En relación con el proyecto de modificación de Ordenanza del taxi, que modifica la de 28 de noviembre de 2012, y como propietario de licencia de autotaxi al que afecta directamente dicha modificación expongo las siguientes alegaciones:

1º Artículo 38 bis, Régimen especial de Eurotaxi

Este artículo supone de facto la supresión del día de libranza, ya que permite que cualquier taxista ponga un vehículo eurotaxi sin día de libranza, generando así un agravio comparativo con aquellos taxistas que hemos renovado el vehículo recientemente y que no podemos volverlo a renovarlo hasta dentro de unos años para amortizar la inversión y a la vez una contradicción en la propia ordenanza, ya que por un lado se promueve aumento la flota de taxis diaria y por otro se limitan las horas de prestación de servicio a 16 horas diarias y se impone un periodo de descanso obligatorio en el mes de agosto, para precisamente, adecuar la oferta de taxis a la escasa demanda de usuarios.

Solicita se suprima o modifique la liberación del número de eurotaxi sin día de libranza.

Contestación:

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

En la actualidad se dispone de 564 eurotaxi, de los cuales 536 pertenecen al régimen especial. Tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años, permitiendo a los beneficiarios llevar publicidad en el portón trasero del vehículo y prestar servicio todos los días de la semana al estar excepcionados del régimen de descanso.

Con ocasión de la actual reforma de la ORT resulta conveniente estudiar las diferentes opciones, y la solución convenida ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un eurotaxi, sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida. Además, el vehículo deberá ser Eco o cero por lo que se protegerá la calidad del medio ambiente.

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

Respecto a los beneficios del eurotaxi en forma de exención de régimen de descanso, se pronuncia expresamente la sentencia del TSJ de Madrid 830/2017, de 28 noviembre, al indicar:

(...) En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxis y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado, puesto que el artículo 49 de la Constitución establece que los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos. Dicho principio ha de informar la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos. En aplicación del apartado 3º del artículo 9 que establece:

que corresponde a los poderes públicos, promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social, la norma del Ayuntamiento de Madrid que promueve la disponibilidad de eurotaxi para su servicio a las personas con diversidad funcional y ello con independencia del número de servicios que se presten, habida cuenta no sólo el número de servicios que se prestan, pues lo que la parte actora señala, no es un dato estadístico, que no sirve para determinar el número de servicios demandados en un momento concreto en todo el territorio del área de prestación de servicios a los que pueden dar servicio el vehículo adaptado.

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”.

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

2º Artículos 39, 39 bis y 39 ter, Ante la sentencia judicial que admite la impugnación del reglamento autonómico que daría cobertura legal a dichos artículos, entiendo que deberían ser suprimidos y, por tanto, quedar sin efecto la tarifa 9, el precio máximo cerrado y el taxi compartido. Solicita se suprima o modifique estos artículos.

Contestación:

La sentencia de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre el Procedimiento Ordinario 436/2019 en el que declara la nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio no es firme, por lo que dicho Decreto mantiene su vigencia hasta que la sentencia adquiera firmeza.

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

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

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

Pero mantendrán su validez aquellos que se aprueben en virtud del marco competencial municipal, que está previsto en el artículo 25.2 II) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la Ley 5/2009, de 23 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera de Madrid, y en la Disposición Final Primera 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.

Se ha incorporado a la MAIN un análisis detallado en el que se especifica qué modificaciones se han realizado para incorporar las previsiones contenidas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, y cuáles se incluyen en virtud de la potestad reglamentaria reconocida por el Ayuntamiento de Madrid por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, se desestima la alegación y se continuará con la tramitación del proyecto de Ordenanza.

3º Artículo 70 Licencia por puntos,

Si en caso de infracción, la retirada de puntos se le hace a la licencia, no siempre se castigara al infractor sino al propietario de la licencia, el cual, pagara las consecuencias de la mala praxis de terceras personas, por lo que tendría que ser del permiso municipal de conductor del que se retiraran puntos, para así castigar a los verdaderos infractores y que sean ellos responsables únicos de sus actos y no sea el propietario de la licencia el que tenga que asumir las consecuencias de acciones que escapen a su control.

Contestación:

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

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

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

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

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

Alegación nº 48.

Las alegaciones contenidas en el documento 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:

Artículo 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 coetilla 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 corrijámo 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. - Modifíqueno 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 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.

*Artículo 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.

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

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 vínculo, 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.

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

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

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

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

Alegación nº 49.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

El taxi, según sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) es un servicio público impropio del taxi, y, por tanto, en cuanto servicio de interés público, merece su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”.

A pesar de la intromisión a la que se ha visto sometida por parte del alquiler de vehículo con conductor la trascendencia e interés general del taxi ha sido reconocida por las propias Administraciones Públicas declarando esencial el servicio durante el estado de alarma ligado al COVID-19, y reconociéndosele una función BÁSICA y comportamiento ejemplar en dicho período.

Consiguientemente la modificación de la Ordenanza en tramitación debe interiorizar, como servicio de interés público que pretende regular, los principios que lo informan, fomentándolo y garantizando su mantenimiento en aras al interés público y general al cual sirve, y ello sin perjuicio de que esté el servicio regulado por los Ayuntamientos para ser prestado en régimen de prestación privada.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades. Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

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

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de

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

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

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

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de



funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 50 UNAUTO VTC MADRID

El contenido de la alegación es el siguiente:

Ponemos de manifiesto nuestra voluntad de contribuir firmemente en el presente desarrollo y adecuación de la normativa a la realidad actual urbana e interurbana en el transporte discrecional de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas, *equiparando el sector del taxi y el arrendamiento con conductor (VTC) en profesionalidad y, distinguiendo en lo esencial*, con cada una de las modalidades de transporte actualmente existentes.

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).

Por tanto, la posible equiparación y distinción entre las licencias de autotaxi y las autorizaciones de arrendamiento de conductor (VTCs), como modalidades de transporte discrecional en vehículos hasta 9 plazas, debe conformarse mediante la legislación autonómica y, en su caso, estatal.

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 a precio cerrado.

Llama poderosamente la atención a esta representación que el taxi quiera operar bajo modalidades reservadas al servicio de alquiler con conductor históricamente, como pueden ser el precio cerrado que se pretende regular en el artículo 39 bis, con contratación previa y/o inmediata por vía telemática.

Contestación:

El concepto de servicio previamente contratado fue recogido en el artículo 45 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, de la Comunidad de Madrid (en adelante, RTCM) con ocasión de la modificación del Reglamento autonómico operado por el Decreto 35/2019.

Por tanto, la Ordenanza Reguladora del Taxi se limita a incorporar las nuevas regulaciones previstas en la normativa autonómica.

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

Artículo 39 ter contratación previa por plaza con pago individual.

Igualmente llama poderosamente la atención la contratación por plaza con pago individual, modalidad que, en este caso, no confluye todavía con el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) pero, entendemos que, se regularizará también en nuestro sector, en aras a evitar la competencia desleal.

Contestación:

La contratación por plaza con pago individual en los servicios de taxi viene expresamente contemplada en el artículo 37 del RTCM, exigiendo expresamente su regulación en la Ordenanza. Cualquier consideración respecto a las VTCs, debe implementarse por la normativa autonómica y, en su caso, la estatal.

Por tanto, la Ordenanza Reguladora del Taxi se limita a incorporar las nuevas regulaciones previstas en la normativa autonómica.

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

Observaciones:

Observación 1ª Profesionalización conductores taxi y VTCs: Consideramos esencial, en beneficio del usuario, la profesionalización de los conductores de taxi bajo un régimen normativa equiparable al resto de conductores de transporte discrecional de viajeros, dada la relevancia del transporte de viajeros efectuado y que, consideramos el pilar fundamental de nuestra actividad.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente cualquier equiparación entre ambas modalidades de transporte requiere su consideración por la Comunidad de Madrid.

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

Observación 2ª Régimen sancionador: Respecto al régimen sancionador, consideramos oportuno un régimen que permita sancionar actuaciones que distorsionen la actividad efectuada por cada una de las modalidades de transporte de viajeros y que, invadan esa distinción en lo esencial de cada actividad.

Contestación:

En atención al principio de legalidad las infracciones y sanciones deben contemplarse en norma con rango de Ley por lo que no corresponde incluir en la modificación de la ordenanza estas cuestiones.

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

Observación 3ª Supuestos de revocación de licencias: Además, consideramos esencial, la posibilidad de revocar la licencia municipal de taxi en situaciones graves, no sólo la sanción de una posible suspensión en un periodo de tres meses a un año, en los mismos términos que se pretende efectuar con las autorizaciones VTC alquiler con conductor.

Contestación:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, el régimen de



*otorgamiento, utilización, modificación y **extinción** de las licencias de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a las normas dictadas al efecto por el correspondiente municipio u órgano supramunicipal, las cuales deberán seguir las reglas establecidas en el presente Reglamento (artículo 2 del RTCM).*

A este respecto el artículo 18 del RTCM recoge como supuestos de extinción, la revocación de la licencia en los casos que determina. Por tanto, el reglamento autonómico regula los supuestos de revocación sin que sea preciso modificación de la ordenanza.

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

Alegación nº 51.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida, en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con

conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio.

Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación

etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 52 MyTaxi Iberia SL

El contenido del documento de alegaciones es el siguiente:

Se hace notar el uso indistinto de FREE NOW, la marca comercial, y de MyTaxi Iberia SL, el nombre de la persona jurídica que presenta las alegaciones.

La visión de FREE NOW sobre el futuro del sector

La revolución tecnológica y las nuevas tendencias sociodemográficas están transformando profundamente el modo en el que los ciudadanos interactuamos con las ciudades y la forma en la que nos desplazamos.

Por un lado, el rápido crecimiento de la población urbana está concentrando a un gran número de personas en núcleos urbanos y áreas metropolitanas. Por otro lado, se está produciendo una transformación acelerada en los hábitos y preferencias de los ciudadanos, entre los que se encuentra el mayor uso de dispositivos móviles, que está impulsando la contratación online y el auge de nuevas fórmulas de movilidad digitales, multimodales y compartidas.

Lejos de detenerse, esta tendencia se intensificará en el futuro y seguiremos avanzando hacia un nuevo modelo cada vez más centrado en el usuario, que debe ser más eficiente, dinámico y sostenible, y en el que la tecnología jugará un papel central.

En este escenario, el taxi debe seguir manteniendo un papel esencial en la movilidad de las ciudades y áreas metropolitanas. Para ello, es clave incrementar su competitividad en estos tiempos en los que la oferta de servicios de movilidad se ha multiplicado (VTCs, patinetes, sharing, etc.), adaptándose a las exigencias de una sociedad más digitalizada y ofreciendo un servicio público más eficiente que ayude a los poderes públicos a una gestión más inteligente de la ciudad.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), en su informe sobre la normativa reguladora de taxis y vehículos de turismo con conductor aboga, en una de sus recomendaciones, por flexibilizar la regulación del taxi, eliminando todas aquellas restricciones o impedimentos para mejorar el servicio, proponiendo expresamente la revisión de las barreras cuantitativas a las licencias de taxi. En palabras de la propia CNMC, estas barreras y desincentivos “inciden negativamente en la prestación del servicio para los usuarios finales, en términos de mayores precios, menor calidad e innovación, menor oferta disponible y mayores tiempos de espera”.

Para abordar esa necesaria modernización del sector se debe trabajar sobre cuatro grandes ejes:

- Modernizar el sistema de precios y tarifas para hacerlas más flexibles, inteligentes y competitivas.
- Flexibilizar aquellas condiciones que dificultan una adecuada oferta de taxis a la ciudadanía.
- Facilitar la contratación en la medida de lo posible.

Propuestas regulatorias de FREE NOW: hacia un sistema de movilidad más flexible y competitivo

La Comunidad de Madrid, en parte debido a la responsabilidad derivada de tener que gestionar el área metropolitana con mayor volumen de demanda de movilidad de España, ha demostrado ser pionera en algunas de las medidas relacionadas con la regulación del sector del taxi, por ejemplo con la posibilidad de contratación del taxi por plaza con pago individual o la posibilidad de optar por una tarifa máxima a precio cerrado en la pre contratación del servicio del taxi (Decreto 35/2019, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo).

Desde FREE NOW consideramos que, mediante la aprobación de una nueva Ordenanza Reguladora del Taxi, el Ayuntamiento de Madrid tiene la oportunidad de desarrollar el marco normativo más innovador, vanguardista y garante del territorio nacional, protegiendo y empoderando al sector con medidas que hagan del taxi madrileño uno de los más competitivos de Europa. Con el propósito de contribuir a la competitividad y adaptabilidad del taxi a las nuevas demandas de movilidad, a continuación, exponemos una serie de propuestas regulatorias:

- I. Implantación de un régimen tarifario flexible: tarifas máximas con la posibilidad de establecer reducciones a las mismas en servicios precontratados.
- II. Flexibilidad cuantitativa de las licencias de taxi a través de una modificación del régimen de descansos.
- III. La introducción de nuevos servicios como la posibilidad de taxi compartido.
- IV. Posibilidad de realizar paradas intermedias y cambio de destino durante el trayecto.
- V. Mecanismos de impulso de la adopción del vehículo eléctrico por el sector del taxi.

I. Implantación de un régimen tarifario flexible

A diferencia del mercado tradicional, las aplicaciones de movilidad posibilitan al usuario conocer el coste del servicio de antemano, ya que permiten de forma más eficiente conectar la oferta a la demanda existente. Así, la **introducción de tarifas flexibles, tarifas máximas en las que se permita aplicar reducciones en momentos determinados**, es más factible en el mercado de la precontratación.

Este sistema sería favorable tanto para los consumidores, que se beneficiarían de precios más competitivos, aumentando así la demanda de servicios de taxi, como para los taxistas, cuyo número de viajes y facturación aumentaría, pudiendo hacer frente a los elevados gastos de mantenimiento de sus vehículos.

Además, el uso del big data permite estudiar dinámicas y rutinas del tráfico en las ciudades, ayudando a hacer más previsible y verosímil el establecimiento de tarifas flexibles dentro de una horquilla de mínimos y máximos. Un sistema tarifario para la precontratación más flexible contribuiría a fomentar el uso del taxi en las horas valle; es decir, en aquellos momentos en los que la demanda del taxi es menor.

El ayuntamiento de Madrid en su Resolución número 16085 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación de fecha 20 de diciembre de 2019, ya determinó, haciendo valer su competencia en el área y a raíz de la Regulación de la Comunidad de Madrid (Decreto 35/2019, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo) que daba legalidad al carácter máximo de las tarifas, unas instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo. Esta misma Regulación de la Comunidad de Madrid otorga potestad al Ayuntamiento de Madrid a establecer reducciones a este precio máximo. Después de un año, en el que el sector del taxi ha visto su actividad reducida, en algunos momentos hasta el 90%, y en el que el futuro es tan incierto y las ayudas tan necesarias, abogamos, por el **establecimiento de un mecanismo de reducción a las tarifas máximas** en el servicio de precontratación que ayude a incrementar la demanda por estos servicios.

Entendemos que el mejor instrumento para establecer esta reducción es una Resolución de las mismas características que la Resolución número 16085 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación de fecha 20 de diciembre de 2019, y que para la determinación del mismo es necesaria la completa colaboración de plataformas de intermediación como FREE NOW, que cumplen con las directrices de la Dirección General, aplicando las instrucciones como las ya

publicadas para la determinación del precio máximo y compartiendo datos e información con la administración cuando sea necesario para así asegurar el correcto funcionamiento del servicio de precontratación, y siempre que la regulación vigente en materia de protección de datos así lo permita.

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). A este respecto, determina el régimen tarifario y procedimiento de aprobación de las tarifas a los servicios de taxi.

La flexibilidad tarifaria planteada con un mecanismo de reducción de las tarifas solo es admisible en la precontratación a precio cerrado por disposición del artículo 38 del RTCM, al indicar expresamente para ese supuesto que “Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente”.

Cualquier eventual reducción de tarifas podrá ser realizada por resolución del órgano competente, como ya se realizó en la Resolución número 16085 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación de fecha 20 de diciembre de 2019. El contenido de la reducción se determinará mediante resolución de forma motivada, por tanto, no procede su inclusión en la Ordenanza Reguladora del Taxi.

El establecimiento de las eventuales reducciones mediante resolución del órgano competente ha sido avalado por la sentencia del Procedimiento Ordinario 51/2020 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 07 de Madrid.

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

II. Flexibilidad cuantitativa de las licencias de taxi a través de una modificación del régimen de descansos

Las barreras cuantitativas de las licencias y el estricto régimen de descansos son dos de los factores que merman la competitividad del taxi y su capacidad de adaptarse a la demanda en tiempo real, creando en ocasiones asimetrías entre las necesidades de los usuarios y el número de taxis en circulación.

En primer lugar, la regulación por la cual se limita el número de operadores en el mercado puede constituir una barrera artificial y desproporcionada en un mercado que, especialmente al calor de las nuevas tecnologías y de los cambios en las circunstancias entre la oferta y la demanda de los servicios de transporte público de viajeros en vehículo de turismo, necesita ser más flexible que nunca.

Por ello, vemos conveniente flexibilizar la oferta de taxi mediante la modificación del régimen de descansos a raíz del análisis de los datos de oferta y demanda en un determinado periodo de tiempo. Esto es especialmente necesario en Madrid, donde el número de licencias por habitante ha ido disminuyendo progresivamente durante los últimos 25 años.

Según el INE, Madrid tenía 15500 licencias de taxi en 1994 cuando la población era de 3.041.101, mientras que, en 2018, había 15649 licencias para 3.223.334 habitantes. Pero, sobre todo, donde la oferta de vehículos de alquiler con conductor ha ido incrementando, mermando la viabilidad y mantenimiento de la licencia de taxi. Entendemos de una gran falta de competitividad, que ambas licencias cubren una demanda de transporte de similares características en el sector de la precontratación, pero que sea el servicio público de taxi el único que vea mermada su capacidad de responder a la demanda en real, por la ineficacia de los actuales turnos de descanso.

Una oferta más flexible y permeable a las necesidades de los usuarios debe fundamentarse en el control público a fin de evitar episodios de congestión o sobreoferta. Por otra parte, y en buena medida gracias a los beneficios de las nuevas tecnologías, los conductores pueden conectar con los pasajeros sin necesidad de salir a buscarlos, permitiéndoles planificar mejor su tiempo y reducir el tiempo que el taxi circula en vacío. Esta mayor capacidad de autogestión y de optimización del vehículo deriva en un mayor bienestar para el taxista debido a su capacidad de conciliar mejor su vida laboral y su vida personal y familiar.

En el estudio que realizó la consultora PwC en 2019, titulado “Perspectivas del futuro de la movilidad urbana en España” se estima que un reparto más uniforme durante la semana de flota actual de taxis en Madrid aumentaría el número de desplazamientos un 0, 2%, lo que tendría un valor económico de 1, 7 millones de euros.

III. Posibilidad de uso compartido del taxi

En un contexto de mayor competencia y mayor poder de elección para el usuario, el taxi necesita renovar su oferta, profundizando en factores como la conectividad o los usos compartidos, para incrementar su competitividad y atractivo como servicio de movilidad.

Contemplar la opción del uso compartido del taxi como una alternativa más para contratar el servicio. Además de ampliar la oferta de servicios, la introducción de la pre-contratación con pago por plaza individual supondría un ahorro para el ciudadano, quien se beneficiaría de un precio más competitivo y podría acceder más fácilmente a este servicio público, y un incremento del atractivo comercial y de la demanda de taxis. Por último, al aumentar la ocupación media del vehículo, el taxi compartido traería consigo una mayor optimización de los trayectos realizados por los conductores, que podrían llevar a más ciudadanos en menos trayectos, convirtiéndose, por tanto, en un aliado de los planes de contaminación del aire.

PwC (2019) estima que si el 20% de los servicios que se ofertan en Madrid fueran compartidos, los ciudadanos ahorrarían al año 42, 4 millones de euros de manera agregada, así como se ahorrarían 19.212 toneladas de CO₂ y 27 toneladas de NO_x (la contaminación aproximada que genera 11.400 vehículos privados).

Contestación

La regulación de la contratación por plaza con pago individual, el denominado taxi compartido, se ha incluido como artículo 39.ter en la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

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

IV. Posibilidad de realizar paradas intermedias y cambio de destino durante el trayecto.

La flexibilidad y eficiencia que otorga la contratación del servicio de taxi a través de una aplicación de intermediación, colapsa muchas veces con la rigidez regulatoria del servicio de transporte en sí

mismo. Somos conscientes y apoyamos que el servicio del taxi sea un servicio regulado y que, a través de la regulación de herramientas al taxista para poder realizar su servicio en las mejores condiciones, sin embargo, en algunos casos, las interdicciones lejos de facilitar el servicio, lo perjudican. Perjudicando también, la experiencia del usuario.

En numerosas ocasiones nos hemos encontrado con el requerimiento de un pasajero que, en mitad de un viaje, por causas ajenas a su voluntad o circunstancias sobrevenidas durante el trayecto, ha requerido realizar una parada intermedia o un cambio de destino durante el mismo.

Ante la imposibilidad operativa, a raíz de un acatamiento estricto de la regulación, de aceptar este cambio de destino o la realización de una parada intermedia, entre el lugar de inicio y de fin del viaje, el conductor ha satisfecho las necesidades de su cliente ofreciéndole esta posibilidad sin poder cargar el tiempo suplementario, provocando entonces una situación de lucro perdido al taxista, quien ha cubierto los costes devengados.

Proponemos que se incluya en esta Ordenanza reguladora del taxi, la posibilidad de realizar paradas intermedias y cambio de destino durante el trayecto, siguiendo una operativa que las aplicaciones perfectamente pueden satisfacer, si se dan los instrumentos reglamentarios necesarios, y en la que se siga escrupulosamente el sistema de cálculo de la tarifa máxima indicada por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación. No existe imposibilidad operativa, y no supone para nada una dificultad en las labores de inspección de la Administración.

A modo de aclaración, la operativa sería como sigue: en el supuesto de que el cliente quiera o necesite cambiar su destino introducido previamente en la aplicación, al realizarlo, se producirá un cambio en el precio establecido de antemano. El nuevo precio del servicio se ajustará teniendo en cuenta los kilómetros recorridos (si los hubiera) desde el origen de partida hasta el momento de la ruta en el que el cliente decide modificar su dirección de destino y desde este punto hasta el nuevo destino seleccionado. Antes de validar el nuevo destino en la aplicación, al cliente le saldría un mensaje de confirmación con el nuevo precio resultante por dicho cambio de dirección.

Para ilustrarlo mejor, indicamos un ejemplo:

- El cliente solicita un servicio a través de la aplicación con origen Plaza de Cibeles y destino Plaza de Cuzco.
- El importe acorde con esta ruta con Tarifa 9 pongamos que es de 9 € en ese momento del día.
- Una vez que el cliente se encuentra a bordo del taxi, se abriría la opción a que cambiara el destino previamente indicado.
- Cuando llevan 1 km de distancia recorrida, el cliente quiere cambiar la dirección de destino y en vez de ir a la Plaza de Cuzco, decide ir a la Plaza Castilla. En el mismo instante en que cambia la dirección de destino, el precio se ajustaría en consecuencia, pongamos que a 10€ (ya que es un trayecto más largo) y el cliente debería confirmarlo.
- Este nuevo precio de 10 € ha sido calculado de la siguiente manera: por un lado, la bajada de bandera más el precio por km correspondiente hasta el primer kilómetro recorrido, y, por otro lado, el precio por kilómetro desde el punto geométrico que realizó el cambio hasta la Plaza Castilla que es el destino final.

Finalmente, el cliente recibiría en su ticket digital el precio final que ha pagado, con el desglose de ambos tramos recorridos y los precios asociados correspondientes.

De esta manera, el taxista recibiría siempre la cantidad marcada por la tarifa oficial para cada momento y el pasajero podría hacer uso de esta tarifa en estos supuestos sin ningún inconveniente.

En el supuesto de que el cliente quiera realizar paradas intermedias, funcionaría de la misma manera. Si las paradas intermedias se indican en la aplicación cuando se realiza la petición del servicio, la aplicación calculará el precio teniendo en cuenta todos los puntos de destinos marcados en la ruta.

Si las paradas intermedias se indican en la aplicación una vez el cliente se encuentra a bordo del taxi, el precio del trayecto se calculará teniendo en cuenta la distancia recorrida previamente hasta el momento en que se realiza la parada, y sumándole el precio desde el punto de la parada hasta el destino final que inicialmente había introducido en la aplicación.

En esta funcionalidad, el taxista también recibiría la totalidad del precio de la suma de los trayectos acorde con las tarifas oficiales, como si el servicio se hubiera realizado con otra tarifa que no fuera la número 9.

V. Mecanismos de impulso de la adopción del vehículo eléctrico por el sector del taxi.

Aumentar la adopción de vehículos eléctricos es el núcleo de la estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea y de los compromisos de sostenibilidad FREE NOW. Los objetivos de movilidad sostenible del Ayuntamiento de Madrid, se han visto reflejados en las medidas del programa “Madrid 360”, que, con el fin de impulsar la descarbonización y la calidad del aire de la ciudad, impulsa la introducción del vehículo eléctrico (CERO emisiones) en la flota de autotaxis.

En Madrid hay 15358 licencias de autotaxi en activo y, en una ciudad como Madrid, cada taxi recorre una media de unos 200 km diarios, una cifra muy superior a la del vehículo particular. De estos, un porcentaje muy significativo - específicamente un 30% - todavía tiene motores térmicos convencionales, diésel fundamentalmente. El resto de la flota tiene etiqueta ECO, y el número de taxis con etiqueta Cero Emisiones es prácticamente residual. Existe, por lo tanto, un gran potencial para reducir las emisiones mediante la electrificación de los vehículos de taxi.

FREE NOW apoya indudablemente las iniciativas del Ayuntamiento de Madrid para reducir las emisiones de efecto invernadero en la ciudad apostando por la electrificación de la flota del taxi. Estos compromisos, tanto la inversión de 9 millones de euros durante los próximos 3 años a modo de subvención directa para la electrificación, como la inversión de 12 millones de Europa para la instalación de 1900 puntos de recarga en la ciudad son, sin duda un primer paso. No obstante, para que de verdad consigamos entre todos cumplir con los objetivos ambiciosos de mejorar la calidad del aire, necesitamos alicientes mucho más fuertes.

Nosotros presentamos algunas propuestas que aceleraron esta transición:

- a) Los titulares de licencia de taxi adscritas a vehículos eléctricos, podrían beneficiarse de un régimen de descanso especial y poder así prestar servicio de lunes a domingo. La Junta de Gobierno u órgano en quien delegue deberá efectuar una convocatoria reglada, entre todos los titulares de licencias de autotaxi para que voluntariamente puedan acogerse a este régimen adscribiendo un taxi eléctrico (CERO) a su licencia.
- b) Otra ventaja e incentivo a los tenedores de licencias de autotaxi que quieran obtener un vehículo eléctrico, es la deducción fiscal por la compra del vehículo eléctrico. En estos momentos la adquisición de un vehículo afecto al 100% a la prestación de servicio de transporte de viajeros con contraprestación está exenta de IVA. En el caso de que el vehículo eléctrico se adquiriera parte de la empresa titular de la licencia de taxi, para la cesión, de uso privado o mixto, a sus empleados, conductores, implica la imputación de una retribución en especie en el Impuesto sobre la Renta de dichos empleados, que en el caso de los vehículos eléctricos con una autonomía mínima de 15 km siempre que el valor de mercado del vehículo, si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 40.000 euros, es de un 30%. Esta

reducción supone un ahorro para el empleado y también supone un ahorro en el coste salarial de la empresa. En cuanto al Impuesto de Inmatriculación, de titularidad de la Comunidad Autónoma, en el caso de los vehículos eléctricos, estarán también exentos porque no emiten gr/km CO₂. Sin embargo, el Impuesto de Circulación, de titularidad municipal, es de pago obligado para todos los vehículos de autotaxi teniendo en cuenta para el cálculo de este impuesto sus caballos fiscales. En el caso de un vehículo de 11 CV fiscales, el importe sería 59 euros anuales. Si bien es cierto que existen bonificaciones de hasta el 75% según la clase de carburante, así como las características de los motores y su nivel de emisiones contaminantes, no existe una extinción del mismo para los vehículos de autotaxi. Nuestra propuesta es, por consiguiente, que se pueda extinguir la obligatoriedad de pago del impuesto de circulación en su totalidad, a los vehículos de autotaxi 100% eléctricos.

- c) Además, habría que dedicar incentivos económicos, como los 9 millones anunciados por el consistorio, que entendemos que son un buen comienzo, pero no cubren ni el 2% del gasto de adquisición de un vehículo eléctrico. Si tenemos en cuenta que el precio de compra de un vehículo eléctrico para un taxista en Madrid está alrededor de los 30.000 euros sin IVA (porque este se puede deducir), y contamos con la flota actual de taxis en Madrid, 15.300 taxis, se necesitaría una inversión de 459 millones de euros. Con los 9 millones que se van a dedicar a ayudar en la adquisición de taxis eléctricos, cada uno de los 15.300 tendría la posibilidad de usar unos 600 euros. Cifra muy preocupante y poco esperanzadora para dar paso a la transición del coche de combustión al coche eléctrico.
- d) Se debería prohibir de forma progresiva la circulación a aquellos vehículos de combustión térmica y prohibir inscribir una licencia de auto taxi a un vehículo que no sea eléctrico, para que así, en el año 2030, toda la flota sea eléctrica.
- e) Facilitar y fomentar la homologación de diferentes modelos de vehículos eléctricos adscritos a licencias de auto taxi ampliando la lista de modelos permitidos, e introduciendo la posibilidad de la utilización de vehículos pequeños y compactos. De los 35-40 modelos de vehículos eléctricos que hay en el mercado, en Madrid a día de hoy solo hay 5 modelos eléctricos homologados para el taxi (Tesla Modelos 3 y S, Nissan Leaf y EV 200 y Hyundai Ioniq). En este contexto, no es fácil para los taxistas encontrar un modelo disponible que se adapte a sus necesidades, dificultando sumamente la adquisición del vehículo eléctrico. Entendemos necesario, también desde un punto de vista competitivo, que tiene que existir un acuerdo entre el Ayuntamiento de Madrid y los diferentes fabricantes, en el que se facilite la homologación de diferentes modelos de vehículos de coste moderado, a los que se le pueda adscribir una licencia de autotaxi.
- f) Desarrollar puntos de recarga de vehículos de auto taxi eléctricos en las estaciones de tren, aeropuertos y en lugares de gran afluencia de personas como IFEMA o paradas de taxi que pueda abarcar una mayor cantidad de vehículos de taxi. Los puntos de recarga del vehículo eléctrico son escasos. Según el último Barómetro de la Electromovilidad elaborado por Anfac para el tercer trimestre de 2020, España cuenta con casi 8.500 puntos de recarga pública, lo cual es un despliegue de infraestructura insuficiente para todo el territorio nacional. Los puntos existentes en la actualidad distan mucho del objetivo mínimo de 110.000 puntos de recarga para 2025 y 340.000 para 2030 que establece el Informe ANFAC Automoción 2020-40 para conseguir las cuotas de mercado de vehículo eléctrico necesarias para la descarbonización del transporte. En el caso específico de Madrid, la ciudad ha incrementado este año 2020 un 57 % la red de recarga rápida de acceso público, pasando de 33 a 52 puntos distribuidos en 42 ubicaciones. Si tenemos en cuenta los objetivos de descarbonización de la flota de taxi, vehículos que más contaminan por estar en constante movimiento, y el número de taxis que hay en Madrid, 15.974, los 52 puntos de recarga se quedan muy por debajo del número de cargadores necesario para que sirva de aliciente a los profesionales del sector para cambiar al vehículo eléctrico. Es así, que no nos puede sorprender que el porcentaje de

vehículos eléctricos en Madrid, sea de un 0.4%. Este último es un punto muy crítico en el despliegue del vehículo de eurotaxi eléctrico. FREE NOW aboga por el aumento del ratio cargadores eléctricos-vehículos de autotaxi, pasando este a ser un ratio de 1 cargador por cada 10 vehículos de autotaxi, y distribuidos de forma estratégica, no solo en diferentes puntos del centro de la ciudad, sino también en la zona del domicilio del conductor del vehículo de autotaxi.

Contestación

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

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

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

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

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

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

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

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza como un nuevo artículo 38ter de la Ordenanza vigente.

Conclusión

La protección del servicio del taxi pasa necesariamente por la revisión del marco normativo, que reconsidere las actuales barreras y rigideces que le dificultan competir en un nuevo contexto. Frente a la sobrerregulación, una regulación inteligente fomenta la innovación, la competitividad del sector y el uso del servicio por parte de los pasajeros.

Por otra parte, creemos que un escenario de liberalización total no es deseable, en la medida en que no es inclusivo ni tiene en cuenta las especificidades del sector del taxi y en que no garantiza el control público que asegure el despliegue y la protección del servicio público que es el del taxi.

Asimismo, nos resulta primordial trabajar para alcanzar un alto grado de consenso y coordinación entre la regulación local y autonómica. Por ello es necesario por parte de las administraciones alcanzar acuerdos estables, que garanticen una competencia justa entre taxi y VTC y asegure la unidad de mercado.

Desde FREE NOW apostamos por la modernidad y la evolución y adaptación positiva, por la capacidad de innovar sin necesidad de romper las reglas. Por ello, queremos seguir siendo parte del diálogo, poniendo a disposición de la Administración pública nuestro conocimiento y experiencia en diversas ciudades europeas y españolas, y concretamente en Madrid

Propuesta de enmiendas al Proyecto Inicial de Ordenanza por el que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012

Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012	Propuesta de MYTAXI IBERIA SL Enmiendas de modificación, adición o supresión sobre el texto del Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012
Uno. "Artículo 1.bis. Definiciones. 1. Tipos de vehículo: a) Vehículo de autotaxi: vehículo adscrito a una licencia de autotaxi. b) Vehículo eurotaxi o eurotaxi: vehículo autotaxi que cumpla las condiciones para ser calificado como accesible o adaptado en los términos previstos en la normativa reguladora de accesibilidad, acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas. 2. Formas de contratación: a) Servicio previamente contratado: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi. b) Servicio directamente contratado: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi. 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 vigentes, incluida la tarifa fija. b) Precio cerrado: precio estimado de un servicio de taxi calculado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con las tarifas vigentes, que tendrán carácter de máximas.	Uno. "Artículo 1.bis. Definiciones. 1. Tipos de vehículo: a) Vehículo de autotaxi: vehículo adscrito a una licencia de autotaxi. b) Vehículo eurotaxi o eurotaxi: vehículo autotaxi que cumpla las condiciones para ser calificado como accesible o adaptado en los términos previstos en la normativa reguladora de accesibilidad, acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas. 2. Formas de contratación: a) Servicio previamente contratado: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi. b) Servicio directamente contratado: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi. 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 vigentes, incluida la tarifa fija. b) Precio cerrado: precio estimado de un servicio de taxi calculado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con las tarifas vigentes, que tendrán carácter de máximas <i>y a las que será posible aplicar las reducciones calculadas según los parámetros establecidos por la DG de Gestión y Vigilancia de la Circulación anualmente.</i>
Trece. Se añade un nuevo artículo 22 bis, que queda redactado en los siguientes términos: "Artículo 22 bis. Tique del servicio 1. El tique de la impresora o en formato electrónico serán los únicos documentos considerados válidos como justificativos de un servicio de taxi.	Trece. Se añade un nuevo artículo 22 bis, que queda redactado en los siguientes términos: "Artículo 22 bis. Tique del servicio 1. El tique de la impresora o en formato electrónico serán los únicos documentos considerados válidos como justificativos de un servicio de taxi.



Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012	Propuesta de MYTAXI IBERIA SL Enmiendas de modificación, adición o supresión sobre el texto del Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012
2. El tique de la impresora para los servicios según taxímetro deberá contener los siguientes datos mínimos: - A.P.C. de Madrid encabezando el tique. - Número y, en su caso, serie del tique. - Número de Licencia. - Número de identificación fiscal, así como nombre y apellidos completos del titular de la licencia. - Datos de identificación del cliente. - Fecha y hora inicial y final del recorrido. - Origen y destino del viaje. - Distancia recorrida expresada en Km. - Detalle de la tarifa expresada en Euros con los siguientes datos: - Importe del servicio. - Tarifas aplicadas. - Detalle de suplementos. - Cantidad total facturada con la expresión "IVA Incluido". Los datos establecidos en las letras e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión. 3. Para la contratación a precio cerrado el tique de la impresora o en formato electrónico contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2. Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente: - Expresión "Precio cerrado" - Importe del precio cerrado. - Reducción aplicada. - Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido. 4. Para la contratación por plaza con pago individual el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 4. Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente: - Expresión "Precio por plaza" - Importe del precio por plaza. - Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido."	2. El tique de la impresora para los servicios según taxímetro deberá contener los siguientes datos mínimos: - A.P.C. de Madrid encabezando el tique. b) Número y, en su caso, serie del tique. c) Número de Licencia. - Número de identificación fiscal, así como nombre y apellidos completos del titular de la licencia. - Datos de identificación del cliente. - Fecha y hora inicial y final del recorrido. - Origen y destino del viaje. - Distancia recorrida expresada en Km. - Detalle de la tarifa expresada en Euros con los siguientes datos: - Importe del servicio. - Tarifas aplicadas. - Detalle de suplementos. - Cantidad total facturada con la expresión "IVA Incluido". Los datos establecidos en las letras e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión. 3. Para la contratación a precio cerrado el tique de la impresora o en formato electrónico contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2. Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente: - Expresión "Precio cerrado" - Importe del precio cerrado. - Reducción aplicada. Importe de la tarifa de servicio de intermediación. - Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido. 4. Para la contratación por plaza con pago individual el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 4. Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente: - Expresión "Precio por plaza" - Importe del precio por plaza. Reducción aplicada. - Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido."
Catorce. En el artículo 26, se modifica la letra b) del 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, escudo y número de licencia, deberán resultar visibles, quedando excluidos de su contorno los elementos publicitarios, según las	Catorce. En el artículo 26, se modifica la letra a) y b) del apartado 4 y el apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos: a) Solo-Se admite la publicidad en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2 y en el techo del vehículo. Se admitirá un máximo de cuatro anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral, y

Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012	Propuesta de MYTAXI IBERIA SL Enmiendas de modificación, adición o supresión sobre el texto del Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012
especificaciones contenidas en el Anexo V.B.3. Se admitirá un máximo de cuatro anuncios de marca, producto, servicio o actividad, uno por cada lateral, el tercero en la parte trasera de la carrocería y el cuarto en la luneta trasera.”	el tercero en la luneta trasera y el cuarto en el techo del vehículo. “b) Los vehículos eurotaxi podrán también exhibir publicidad en la parte trasera de la carrocería del vehículo. En todo caso, los distintivos obligatorios, 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. Se admitirá un máximo de cuatro anuncios de marca, producto, servicio o actividad, uno por cada lateral, el tercero en la parte trasera de la carrocería y el cuarto en la luneta trasera.” Se admitirá un máximo de cinco anuncios de marca, producto, servicio o actividad, uno por cada lateral, el tercero en la parte trasera de la carrocería, y el cuarto en la luneta trasera y el quinto en el techo del vehículo. 5. El material del anuncio, tanto en el interior como en el exterior del vehículo, no podrá ser reflectante, ni fluorescente. El material del anuncio podrá ser luminoso y se podrá realizar a través de medios digitales. salvo cuando la publicidad interior se realice por medios audiovisuales conforme al apartado 3.
Veintiuno. En el artículo 37, se añade un apartado 5, que queda redactado en los siguientes términos: 5. En situaciones de disminución de la demanda superiores al cincuenta por ciento de la media de los años precedentes, excluido agosto, debidamente acreditadas durante dos meses consecutivos, el órgano municipal competente, previa consulta a las organizaciones representativas del sector del taxi, podrá declarar una situación de disminución significativa de la demanda por un plazo renovable de un mes en el que se podrá aplicar el siguiente régimen excepcional de descanso: a) Las licencias pares podrán prestar servicio únicamente los días pares. b) Las licencias impares podrán prestar servicio únicamente los días impares. c) Las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi en régimen especial podrán prestar servicio a personas con discapacidad o personas especialmente vulnerables todos los días. Para el resto de los servicios será de aplicación lo dispuesto en las letras a) y b). Lo especificado en este artículo se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4	Veintiuno. En el artículo 37, se añade un apartado 5 y un apartado 6, que queda redactado en los siguientes términos: 5. En situaciones de disminución de la demanda superiores al cincuenta por ciento de la media de los años precedentes, excluido agosto, debidamente acreditadas durante dos meses consecutivos, el órgano municipal competente, previa consulta a las organizaciones representativas del sector del taxi y a las empresas de intermediación que cuenten con un número significativo de conductores adscritos, podrá declarar una situación de disminución significativa de la demanda por un plazo renovable de un mes en el que se podrá aplicar el siguiente régimen excepcional de descanso: a) Las licencias pares podrán prestar servicio únicamente los días pares. b) Las licencias impares podrán prestar servicio únicamente los días impares. c) Las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi en régimen especial podrán prestar servicio a personas con discapacidad o personas especialmente vulnerables todos los días. Para el resto de los servicios será de aplicación lo dispuesto en las letras a) y b). Lo especificado en este artículo se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, ni a las licencias cuando presten su servicio a través de empresas de intermediación, que, gracias al uso de los datos de demanda y oferta en tiempo real, puedan ofrecer un uso

Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012	Propuesta de MYTAXI IBERIA SL Enmiendas de modificación, adición o supresión sobre el texto del Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012
	más eficiente de los recursos. Se requerirá, para otorgar esta derogación, un informe sobre la demanda real a través de la empresa intermediaria, por parte del órgano municipal competente. 6. El régimen general de descansos previsto en este artículo no se aplicará a los titulares de licencia de taxi adscritas a vehículos eléctricos que podrán trabajar de lunes a domingo sin acogerse al régimen de numeración de la licencia. La Junta de Gobierno u órgano en quien delegue deberá efectuar una convocatoria reglada, entre todos los titulares de licencias de autotaxi para que voluntariamente puedan acogerse a este régimen adscribiendo un taxi eléctrico (CERO) a su licencia.
Veintiséis. Se añade un nuevo artículo 39 bis, que queda redactado en los siguientes términos: Artículo 39 bis. Contratación previa de la capacidad total del vehículo a precio cerrado 1. Los servicios de taxi a precio cerrado solo se admitirán en los servicios previamente contratados. 2. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi a precio cerrado facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización y deberá conocer el precio antes de su realización. 3. Durante el desarrollo de un servicio se cumplirán las siguientes condiciones: a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto a elección del conductor. b) No se admitirán esperas ni paradas intermedias. c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado. d) Si se produce el abandono del vehículo por el viajero, supondrá la finalización del servicio y el pago del precio acordado. 4. El usuario recibirá un tique en formato electrónico en el que conste los datos mínimos establecidos en el artículo 22 bis. 5. El precio cerrado se calculará de acuerdo con los parámetros de cálculo de rutas que facilitará el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio.	Veintiséis. Se añade un nuevo artículo 39 bis, que queda redactado en los siguientes términos: Artículo 39 bis. Contratación previa de la capacidad total del vehículo a precio cerrado 1. Los servicios de taxi a precio cerrado solo se admitirán en los servicios previamente contratados por medios telemáticos. 2. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi a precio cerrado facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización y deberá conocer el precio antes de su realización, incluyendo ya el cálculo de la reducción aplicada. 3. Durante el desarrollo de un servicio se cumplirán las siguientes condiciones: a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto a elección del conductor. b) No se admitirán esperas ni y paradas intermedias, siempre que se informe de las mismas al conductor a través del medio telemático utilizado para la previa contratación del servicio. En el caso de que el servicio ya se haya iniciado, se tendrá que calcular un nuevo precio que incluya el tiempo y la distancia adicional al trayecto ya iniciado y el pasajero tendrá que aceptar de forma expresa el nuevo precio. c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado. d) Si se produce el abandono del vehículo por el viajero, supondrá la finalización del servicio y el pago del precio acordado. 4. El usuario recibirá un tique en formato electrónico en el que conste los datos mínimos establecidos en el artículo 22 bis. 5. El precio cerrado se calculará de acuerdo con los parámetros de cálculo de rutas que facilitará el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio. 6. Se admitirán reducciones al precio máximo. Las reducciones se determinarán a modo de precio mínimo por el órgano municipal competente.

Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012	Propuesta de MYTAXI IBERIA SL Enmiendas de modificación, adición o supresión sobre el texto del Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012
Veintisiete. Se añade un nuevo artículo 39 ter, que queda redactado en los siguientes términos: Artículo 39 ter, Contratación por plaza con pago individual. 1. La contratación por plaza con pago individual solo se admitirá en los servicios de taxi previamente contratados por medios telemáticos. 2. Los servicios de taxi compartido se componen de un trayecto principal, solicitado por el primer viajero, y de los trayectos accesorios, que deberán siempre discurrir dentro del trayecto principal a efectos de que puedan subir y bajar viajeros durante el mismo. 3. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi por plaza facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización, el número de plazas que se desea contratar y deberá conocer el precio antes de su realización. 4. Durante el desarrollo de un servicio contratado por plaza se cumplirán las siguientes condiciones: a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto principal a elección del conductor. b) Se admitirán paradas intermedias para permitir la subida y bajada de viajeros durante el trayecto compartido. c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado. d) Si se produce el abandono del vehículo por alguno de los viajeros, supondrá la finalización del servicio contratado con ese viajero y el pago del precio acordado con él. 5. Realizado el viaje, cada usuario recibirá un tique en formato electrónico en el que conste los datos mínimos establecidos en el artículo 22. bis 4. 6. Para un trayecto origen y destino, la suma de los precios abonados por los usuarios que comparten total o parcialmente el trayecto no podrá ser superior al precio que hubiera resultado del cálculo del precio cerrado ni inferior al resultante de la aplicación de la reducción aplicable para dicho precio cerrado según los parámetros aprobados por el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y se publicarán en la página web municipal	Veintisiete. Se añade un nuevo artículo 39 ter, que queda redactado en los siguientes términos: Artículo 39 ter, Contratación por plaza con pago individual. 1. La contratación por plaza con pago individual solo se admitirá en los servicios de taxi previamente contratados por medios telemáticos. 2. Los servicios de taxi compartido se componen de un trayecto principal, solicitado por el primer viajero, y de los trayectos accesorios, que deberán siempre discurrir dentro del trayecto principal a efectos de que puedan subir y bajar viajeros durante el mismo. 3. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi por plaza facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización, el número de plazas que se desea contratar y deberá conocer el precio que podrá incluir la reducción aplicada en su caso, antes de su realización. 4. Durante el desarrollo de un servicio contratado por plaza se cumplirán las siguientes condiciones: a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto principal a elección del conductor. b) Se admitirán paradas intermedias para permitir la subida y bajada de viajeros durante el trayecto compartido. c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado. d) Si se produce el abandono del vehículo por alguno de los viajeros, supondrá la finalización del servicio contratado con ese viajero y el pago del precio acordado con él. 5. Realizado el viaje, cada usuario recibirá un tique en formato electrónico en el que conste los datos mínimos establecidos en el artículo 22. bis 4. 6. Para un trayecto origen y destino, la suma de los precios abonados por los usuarios que comparten total o parcialmente el trayecto no podrá ser superior al precio que hubiera resultado del cálculo del precio cerrado ni inferior al resultante de la aplicación de la reducción aplicable para dicho precio cerrado según los parámetros aprobados por el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y se publicarán en la página web municipal.
Cuarenta y dos. La disposición transitoria sexta queda redactada en los siguientes términos: Sexta. Régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos adscritos a las licencias Los vehículos adscritos con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación podrán seguir prestando servicio de taxi conforme a lo indicado en los apartados siguientes: 1. Por lo que respecta a los vehículos autotaxi, hasta el 31 de diciembre de 2027 se permitirá la prestación del servicio con vehículos con categoría C de clasificación ambiental. 2. Por lo que respecta a los vehículos eurotaxi, los eurotaxi con distintivo ambiental B o C podrán seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años previsto en el apartado 1 del artículo 16.	Cuarenta y dos. La disposición transitoria sexta queda redactada en los siguientes términos: Sexta. Régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos adscritos a las licencias Los vehículos adscritos con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación podrán seguir prestando servicio de taxi conforme a lo indicado en los apartados siguientes: 1. Por lo que respecta a los vehículos autotaxi y eurotaxi, hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá la prestación del servicio con vehículos con categoría C de clasificación ambiental. 2. Por lo que respecta a los vehículos eurotaxi, los eurotaxi con distintivo ambiental B o C podrán seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años previsto en el apartado 1 del artículo 16.



Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012	Propuesta de MYTAXI IBERIA SL Enmiendas de modificación, adición o supresión sobre el texto del Proyecto Inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012
3. Los vehículos con distintivo ambiental Cero emisiones que estén prestando servicio o que adscribieron a una licencia antes del 12 de abril de 2019, podrán superar la antigüedad prevista en el apartado 1 del artículo 16 hasta un máximo de 14 años.	2. Los vehículos con distintivo ambiental Cero emisiones que estén prestando servicio o que adscribieron a una licencia antes del 12 de abril de 2019, podrán superar la antigüedad prevista en el apartado 1 del artículo 16 hasta un máximo de 14 años.
	<u>Enmienda de adición sobre el texto en vigor de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012</u> Artículo 18. Autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi. 1. Dentro del conjunto de marcas y modelos de vehículos homologados por el órgano competente en materia de Industria y en disposición de ser comercializados para su primera matriculación, el Ayuntamiento de Madrid, previa consulta a las asociaciones representativas de los titulares de licencias y centrales sindicales, así como a las empresas de intermediación en el servicio del taxi con una base de conductores representativa , determinará modelos de vehículos aptos para la prestación del servicio de taxi, siguiendo el procedimiento de autorización descrito en este artículo. Los modelos a los que el Ayuntamiento de Madrid dará la condición de aptos serán, en prioridad, todos aquellos que correspondan a modelos de vehículos eléctricos homologados por el órgano competente en materia de Industria.

Contestaciones:

Con carácter general se observa que el contenido de los artículos a modificar de la ORT aprobado por la Junta de Gobierno no se corresponden en algunos casos que los incluidos en la alegación, en concreto los artículos 1 bis, 22 bis.

Artículo 1 bis. Definición Precio cerrado: No es preciso incorporar en la definición de precio cerrado la posibilidad de aplicar reducciones pues ya se contempla en la modificación del artículo 48.3 de la ORT “Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento de Madrid”.

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

Artículo 22 bis Tique del servicio.

Observación 1ª, apartado 3 En los servicios precontratados a precio cerrado se solicita incluir en el tique de la impresora o en formato electrónico el Importe de la tarifa de servicio de intermediación.

Los servicios de transporte en taxi están sujetos a tarifa regulada aprobada por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid, en cambio los servicios de intermediación del transporte no se sujetan a tarifa de acuerdo con lo previsto en el artículo 38 del RTC, sino que son objeto de libre

negociación entre el titular de la licencia y el servicio de intermediación, por lo que no procede incluir en la modificación de la ordenanza la alegación indicada.

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

Observación 2ª, apartado 4. *En la contratación por plaza con pago individual solicita incluir en el tique la reducción aplicada.*

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 18 de febrero de 2021 ha acordado aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, en el que ya se recoge que en el tique figure la reducción aplicada.

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

Artículo 26. Publicidad. *Se propone incluir publicidad en el techo del vehículo y que el material pueda ser por medios audiovisuales.*

Contestación:

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos establece en el artículo 15 relativo a las Condiciones técnicas de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, lo siguiente:

- En su apartado 4, indica “Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación que se recoge en el anexo I”*
- En su apartado 5 indica que “No se instalarán en los vehículos más luces que las autorizadas en el presente Reglamento, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados, salvo en los supuestos y condiciones previstos en la reglamentación que se recoge en los anexos I y XI”.*

Los paneles audiovisuales instalados sobre el techo del vehículo pueden tener elementos intermitentes o de intensidad variable, por lo que no cumplirían por diseño el apartado 4, sino que habría que evaluar el contenido para determinar el cumplimiento de la normativa, cuestión que no resulta viable. En la misma línea, el apartado 5 se establece con carácter general que no se pueden instalar elementos luminosos o reflectantes no autorizados, autorización que no correspondería en ningún caso al Ayuntamiento de Madrid por cuestión de competencia.

En consecuencia, no se considera viable la instalación de medios luminosos y audiovisuales.

Respecto a la utilización de sistemas no audiovisuales sería necesario evaluar si interfieren con la visibilidad de la capilla, que puede quedar obstruida en determinados ángulos de visión, lo que impide la funcionalidad de la misma.

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

Artículo 37 Régimen de descanso.

Observación 1ª:

En el nuevo apartado 5 relativo al régimen excepcional de descanso en situaciones de disminución de demanda superiores al 50% propone incluir que sean consultadas las empresas de intermediación de que cuenten con un número significativo de conductores adscritos.

Los procedimientos de participación y consulta previa a colectivos específicos relacionados con el sector del taxi se contemplan expresamente en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, en una amplia variedad de asuntos, específicamente en materia de régimen de descanso su artículo 41 determina la necesidad de informe previo:

1. Los municipios establecerán, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, reglas de regulación y organización del servicio, previo informe de las asociaciones representativas del sector en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, siempre que el servicio quede garantizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 40.

2. Igualmente, por razones de ordenación del servicio, previo informe de las asociaciones representativas del sector y centrales sindicales, el Ayuntamiento podrá establecer un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de autotaxi puedan realizar servicios.

Considerando la normativa legal expuesta que determina expresamente la necesidad de informe previo a las asociaciones representativas no se considera la inclusión de las empresas de intermediación en tanto que no son asociaciones de transportistas, sin perjuicio de mantener un permanente canal de diálogo, participación y consulta en los diferentes asuntos relacionados con el sector del taxi que pudieran resultar de su interés.

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

Observación 2ª: *En el nuevo apartado 5 propone que el nuevo régimen excepcional de descanso no aplique a las licencias que presten servicio de transporte a través de servicios de intermediación.*

Lo especificado en este artículo se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, ni a las licencias cuando presten su servicio a través de empresas de intermediación, que, gracias al uso de los datos de demanda y oferta en tiempo real, puedan ofrecer un uso más eficiente de los recursos. Se requerirá, para otorgar esta derogación, un informe sobre la demanda real a través de la empresa intermediaria, por parte del órgano municipal competente.

Este régimen excepcional se prevé para situaciones de disminución de demanda de servicios, con independencia de que los servicios se soliciten directa o previamente mediante sistemas telemáticos, como puedan ser a través de servicios de intermediación, por lo que no queda justificado la excepcionalidad sugerida.

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

Observación 3ª. *Propone incluir un nuevo apartado 6 que excepcione el régimen general de descanso a los autotaxi eléctricos mediante un régimen voluntario de convocatoria pública.*

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

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

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

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

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

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

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

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza como un nuevo artículo 38ter de la Ordenanza vigente.

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

Observación 1ª. *Propone que los servicios de taxi a precio cerrado solo se admitirán en los servicios previamente contratados por medios telemáticos.*

El artículo 38 del RTCM establece que cuando se trate de servicios previamente contratados, las tarifas tendrán el carácter de máximas de forma que puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer éste antes de su realización, vinculando el precio cerrado a servicios previamente contratados, lo que implica la posibilidad de aplicación a servicios directamente contratados, es decir, en la vía pública o parada taxi.

El concepto de servicio previamente contratado está ya recogido en el artículo 45 del, RTCM, según el cual: 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.

La categoría de servicio precontratado es una novedad en derecho mercantil. Desde el punto de vista mercantil, el equivalente a la precontratación es la contratación a distancia. Se denominan contratos

celebrados a distancia a aquellos contratos celebrados con los consumidores y usuarios en el marco de una actividad empresarial, sin la presencia física simultánea de los contratantes, siempre que la oferta y aceptación se realicen de forma exclusiva a través de una técnica cualquiera de comunicación a distancia y dentro de un sistema de contratación a distancia organizado por el empresario.

Este contrato está hoy regulado en el Título III, del Libro II del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias

Por tanto, no es posible limitar a medios telemáticos la aplicación del precio cerrado, que debe incluir también los supuestos de precontratación admitidos por el Reglamento autonómico: teléfono y radiotaxi.

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

Observación 2ª: 2. Cuando un viajero contrate un servicio de taxi a precio cerrado facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización y deberá conocer el precio antes de su realización, incluyendo ya el cálculo de la reducción aplicada.

Contestación

El precio ofertado al usuario en la modalidad de precio cerrado contendrá todos los elementos del precio: el valor del trayecto aplicando los parámetros establecidos por el Ayuntamiento de Madrid incluidos los descuentos aplicables. Este valor ofertado no podrá ser modificado a posteriori, ya que de hacerse se estaría alterando un elemento esencial del contrato que es el precio.

En esta modalidad de prestación del servicio, que es voluntaria, el riesgo sobre las posibles incidencias en el precio será asumido por el prestador del servicio. En el caso de que el prestador del servicio no esté de acuerdo con los términos y condiciones de la prestación a precio cerrado, que como se indica es voluntaria, sólo podrá ofertar los servicios a precio medido con aparato taxímetro.

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

Observación 3ª: Propone que durante el desarrollo del servicio se admitan esperas y paradas intermedias siempre que se informe de las mismas al conductor a través del medio telemático utilizado para la previa contratación del servicio. En el caso de que el servicio ya se haya iniciado, se tendrá que calcular un nuevo precio que incluya el tiempo y la distancia adicional al trayecto ya iniciado y el pasajero tendrá que aceptar de forma expresa el nuevo precio.

Contestación:

El precio cerrado ofertado a un usuario durante la contratación del servicio es un precio fijo por un trayecto, que no puede ser modificado en el contrato. Las paradas intermedias que se pueden realizar son aquellas durante el tiempo imprescindible para la subida y bajada de viajeros.

Las paradas intermedias de duración indefinida requerirían que se tarifara por tiempo cuando su duración exceda de los mínimos previstos para la subida y bajada de viajeros, lo que modificaría el valor del precio cerrado. La medida del tiempo exigiría la activación de un aparato taxímetro sometido a control metrológico, lo que entra en contradicción con el concepto de precio cerrado.

Para alternativas como la que se sugiere, lo que procede es una contratación medida a taxímetro.

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

Observación 4ª: *Propone añadir un nuevo apartado 6: Se admitirán reducciones al precio máximo. Las reducciones se determinarán a modo de precio mínimo por el órgano municipal competente.*

Tal y como prevé el artículo 38.3 del RTCAM el precio cerrado no puede ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente. A este respecto, 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, contempla los supuestos de reducción aplicable y el porcentaje, por lo que no se considera preciso añadir en la modificación de la ordenanza criterios de aplicación de la reducción que puedan ser objeto de valoración en la Instrucción.

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 adscritos a las licencias*

Propone por lo que respecta a los vehículos autotaxi y eurotaxi, hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá la prestación del servicio con vehículos con categoría C de clasificación ambiental.

No se considera incluir esta propuesta de limitar la prestación del servicio de autotaxi de clasificación medioambiental C al año 2024 (en lugar de a 2027 como se prevé en esta modificación) porque se estaría limitando la antigüedad de 10 años a los que se adscribieron en los años 2015 a 2017 que de acuerdo con la normativa vigente en aquel momento se permitía y que la modificación de la Ordenanza de 2017 respetó por afectar a derechos adquiridos.

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

Alegación nº 53.

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:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

El taxi, según sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) es un servicio público impropio del taxi, y, por tanto, en cuanto servicio de interés público, merece su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”.

A pesar de la intromisión a la que se ha visto sometida por parte del alquiler de vehículo con conductor la trascendencia e interés general del taxi ha sido reconocida por las propias Administraciones Públicas declarando esencial el servicio durante el estado de alarma ligado al COVID-19, y reconociéndosele una función BÁSICA y comportamiento ejemplar en dicho período.

Consiguientemente la modificación de la Ordenanza en tramitación debe interiorizar, como servicio de interés público que pretende regular, los principios que lo informan, fomentándolo y garantizando su mantenimiento en aras al interés público y general al cual sirve, y ello sin perjuicio de que esté el servicio regulado por los Ayuntamientos para ser prestado en régimen de prestación privada.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada

municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades. Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

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



entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida,

en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus

licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la "invasión" de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia

una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación

etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 54.

La alegación contiene cuatro documentos, denominados documento 1, 2, 3 y 4, que se contestan punto a punto a continuación.

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

Artículo 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 modifiquenlo 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 hacernos 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 prácticas 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.

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

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 fórmula 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:

Artículo 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 artículo 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 vínculo, 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 vínculo, 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.

Contemplan 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 contemplan 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:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

El taxi, según sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) es un servicio público impropio del taxi, y, por tanto, en cuanto servicio de interés público, merece su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”.

A pesar de la intromisión a la que se ha visto sometida por parte del alquiler de vehículo con conductor la trascendencia e interés general del taxi ha sido reconocida por las propias Administraciones Públicas declarando esencial el servicio durante el estado de alarma ligado al COVID-19, y reconociéndosele una función BÁSICA y comportamiento ejemplar en dicho período.

Consiguientemente la modificación de la Ordenanza en tramitación debe interiorizar, como servicio de interés público que pretende regular, los principios que lo informan, fomentándolo y garantizando su mantenimiento en aras al interés público y general al cual sirve, y ello sin perjuicio de que esté el servicio regulado por los Ayuntamientos para ser prestado en régimen de prestación privada.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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.

IV.- Ilegalidades. Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

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

Precisamente, el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de



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

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

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

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de



funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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 3 son las siguientes:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida,

en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus

licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la "invasión" de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio. Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia

una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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 único, público y regulado por la administración** 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.*

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

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del

derecho a la defensa, tutela judicial efectivas, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómica precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y



jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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 4 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:

Artículo 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 artículo 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 son 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 tráfico 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 extranjería 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 corrijánelo 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 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.

Artículo 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.

Inciendiando 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 vínculo, 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.

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

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

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

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



Alegación nº 55 BOLTEST TXY S.L

El contenido de las alegaciones es el siguiente:

El presente documento se recogen las alegaciones de Bolt al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, 28 de noviembre de 2012, en periodo de información pública, tanto desde su dilatada experiencia internacional como de su presencia en España, que se recogen en las siguientes consideraciones:

1. Que Bolt es la principal plataforma europea de movilidad multimodal, fundada en Estonia en 2013. Bolt ofrece servicios de taxis, VTC, patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas y servicios de entrega a domicilio en más de 200 ciudades en cerca de 40 países en todo el mundo, incluidos 18 Estados miembros de la UE. En los últimos tres años, el número de pasajeros de Bolt ha aumentado de 3 a 25 millones, y ahora 400.000 conductores de Bolt prestan servicios en Europa. En España, Bolt actualmente opera un servicio de bicicletas asistidas eléctricamente en Barcelona.
2. Dado que el Ayuntamiento de Madrid está considerando una posible reforma del marco regulatorio del taxi, Bolt desea compartir con el Ayuntamiento de Madrid y la Concejalía de Movilidad su experiencia en la regulación de taxis en otros países donde opera, con el fin de contribuir al desarrollo de políticas positivas en la ciudad de Madrid. En el contexto del fuerte impacto negativo que ha provocado la pandemia COVID-19 en el trabajo y el día a día de los taxistas, Bolt cree que existe la oportunidad de hacer cambios a la regulación existente para que los taxistas puedan incrementar su actividad y por ende sus ingresos, reduciendo drásticamente el descontento y la escasa actividad en el sector. Estas reformas se han realizado en otras ciudades europeas como Estocolmo y Oslo y han permitido a los taxistas competir mejor con las otras categorías de nuevos servicios de movilidad, al tiempo que protegen las características específicas de la categoría de taxis.
3. Dado que la demanda ha ido disminuyendo en Madrid, muchos taxis están inactivos y los conductores esperando o conduciendo en busca de pasajeros, lo que es una pérdida de tiempo, recursos e implica consecuencias medioambientales negativas, por el gasto inútil de combustible. Los taxistas sólo podrán ofrecer una oferta competitiva en comparación con los nuevos servicios de movilidad si se aporta flexibilidad a la regulación de precios de sus tarifas.
4. Permitir la fijación de precios por adelantado (precio cerrado) ya ha sido un importante paso adelante, pero esta reforma tendrá un efecto positivo total solo si los conductores tienen derecho a tener más control sobre la fijación y posible reducción del precio a pagar por el cliente (precio flexible), por debajo de las tarifas máximas establecidas. Bolt cree que el nivel de descuentos permitido debe ser lo suficientemente alto como para que los taxis puedan ser competitivos. Por lo tanto, Bolt apoya que se permita a los taxistas optar por ofrecer los descuentos que consideren necesarios para ser competitivos, pero que, si hay que definir un nivel de descuentos, éste sea como mínimo del 30%. Al implementar un marco regulatorio más equilibrado, flexible y moderno, la ciudad de Madrid brindará a los taxistas la oportunidad poder competir mejor con otros tipos de movilidad, durante la pandemia y en la próxima década, pudiendo equilibrar sus ingresos por esa vía.
5. A continuación, se muestran algunos ejemplos de marcos regulatorios europeos de taxis que podrían utilizarse como base para futuras reformas en Madrid:
 - En Noruega, en las zonas urbanas, se puede eliminar la regulación de precios siempre que haya suficiente competencia. En consecuencia, se ha eliminado la regulación de precios en Oslo y Bergen. En otras áreas, las tarifas solo están reguladas por un límite

en los precios máximos. Aun así, el marco regulatorio debería liberalizarse lo antes posible para evitar precios demasiado altos, lo que hace que los taxis no sean competitivos en la actualidad. La nueva normativa permitirá que el precio acordado con el usuario se transfiera automáticamente al taxímetro a través de una interfaz.

- En Suecia, los proveedores de servicios de taxi son libres de fijar sus propios precios. No hay tarifas mínimas ni máximas. Los vehículos de taxi tienen que mostrar el precio comparable de un viaje estándar, pero esto no impide que los conductores ofrezcan precios más baratos. El conductor inserta manualmente el precio acordado con el pasajero en el taxímetro.
 - En los Países Bajos, los mismos conductores pueden decidir si trabajar bajo el estado del taxi o bajo el estado de transporte compartido (VTC). En caso de que un conductor opere un viaje como taxi, se aplica una tarifa máxima, pero se permite que el taxista y el pasajero acuerden un precio fijo. Cuando se conduce bajo un estado de transporte compartido, el conductor está exento de cumplir con las obligaciones relativas a las tarifas (no están sujetos a tarifas máximas) y las marcas de visibilidad del taxi. No hay limitación en cuanto al número de licencias de taxi, ni número de licencias máximas o limitaciones geográficas (excepto para áreas especiales como aeropuertos).
 - En Estonia, las reglas flexibles imponen para los conductores de transporte compartido (VTC) y taxis, condiciones legales similares, con licencias comunes y procesos de investigación de alta calidad, lo que garantiza la calidad de los servicios. Los taxis disfrutaban del monopolio de los viajes en la calle y ofrecen el servicio exclusivamente en las paradas de taxis designadas, pero también pueden utilizar las plataformas móviles para operar bajo el estado de transporte compartido.
6. Además, Bolt considera que se debería aportar más flexibilidad al marco regulatorio actual de las horas de trabajo y los días de "descanso" de los taxistas. De hecho, la demanda de servicios de taxi es alta durante las tardes, noches y fines de semana, periodos en los que el transporte público no siempre está disponible. Es de interés de las ciudades que los taxis estén disponibles 24 horas al día, 7 días a la semana. Minimizar la disponibilidad de taxis durante estas horas socava gravemente la usabilidad de los servicios de taxi y ejerce una presión innecesaria sobre el ecosistema de transporte de una ciudad.
7. Basándose en nuestra sólida experiencia en muchos mercados de transporte en taxi y VTC en Europa, Bolt cree que aportar más flexibilidad a la regulación del taxi en Madrid será positivo para los conductores, los pasajeros y, en general, el sector de la movilidad de la ciudad de Madrid. Esta reforma es muy necesaria para que los taxistas puedan seguir ofreciendo un servicio competitivo y sostenible en el futuro.

Contestación:

En relación a la flexibilidad tarifaria que solicita, el marco para la definición del precio cerrado ha sido establecido 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 Turismo, en la modificación operada por el Decreto 34/2019, de 9 de abril. Textualmente, en la modificación del artículo 38 en su apartado 3 indica lo siguiente



Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, debiendo habilitarse por los municipios medidas oportunas para el debido control de su aplicación.

*No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando se trate de servicios previamente contratados, las tarifas tendrán el carácter de máximas de forma que puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer éste antes de su realización. **Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente.***

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

La determinación del descuento máximo aplicable será objeto de estudio detallado para determinar cuál es el valor más adecuado. Su propuesta de descuento de 30% no está soportada por ningún informe económico sobre los efectos sobre el sector del taxi. En cualquier caso, esta regulación de los descuentos se realizará mediante resolución del órgano competente, por lo que no procede su inclusión en la Ordenanza.

En cuanto a la flexibilización de las horas de trabajo y días de descanso de las licencias la Ordenanza Reguladora del Taxi en su redacción actual admiten la alteración del régimen de descanso en situaciones de demanda elevada. El artículo 37, apartado 4 establece lo siguiente “El órgano municipal competente podrá establecer excepciones de carácter puntual para fechas concretas por razón de festividades, celebración de eventos o acontecimientos y cualquier otro de naturaleza excepcional en el que se prevea una mayor demanda del servicio de autotaxi. Las excepciones de carácter puntual podrán establecerse indistintamente para todas las licencias de autotaxi o exclusivamente para las licencias de autotaxi que tengan adscrito un vehículo eurotaxi.”. Al amparo de este artículo se dictan instrucciones para incrementar el número de licencias que pueden prestar servicio, como por ejemplo la Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se establece para el año 2020 el régimen ordinario de descansos en días festivos de lunes a viernes, el correspondiente a los sábados y los domingos y los turnos de descanso durante el período estival, donde se prevé una regulación específica para sábados y domingos, en horario nocturno, en los que se prevé un aumento de la demanda.

En el caso de que se detecten momentos en los que la oferta de taxi sea insuficiente, cualquier persona física o jurídica puede instar al Ayuntamiento de Madrid a la adopción de una medida de refuerzo de la oferta de taxi.

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

Alegación nº 56.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida, en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con

conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio.

Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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 único, público y regulado por la administración** 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.*

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

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación



etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 57.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

I.- CUESTIÓN PREVIA. - La naturaleza jurídica del taxi.

La noción de servicio público posee un doble sentido: unas veces designa el organismo productor del servicio y otras se refiere a la misión de interés general que se confía al organismo. Es precisamente con el propósito de favorecer o permitir el cumplimiento de la misión de interés general para lo que, los poderes públicos pueden imponer obligaciones de servicio público específico al organismo productor del servicio, por ejemplo, en materia de transporte terrestre, aéreo o ferroviario, o en materia de energía.

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio.

El servicio al público de taxis no se presta mediante el ejercicio de una actividad privada de particulares que, al amparo del art. 38 CE, deciden dedicar sus automóviles a transportar, mediante previo convenio sobre precio y condiciones, a quienes necesitan de un medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad.

Por el contrario, y porque se trata de una actividad de interés público en la que la intervención administrativa está sobradamente justificada al estar en juego, desde la existencia misma del servicio, hasta la protección de los abusos de que puede ser objeto el usuario. El Ayuntamiento que debe de dotar de este servicio público de transporte al municipio, lo establece digámoslo en términos coloquiales como FRANQUICIA de la gestión indirecta, interviniendo a la actividad concesional por vía reglamentaria (Ordenanza municipal). La actividad de taxista deja de ser una actividad producto de la libertad de empresa, para convertirse en una actividad sujeta a una estricta reglamentación en la que, junto a un cuadro de deberes y obligaciones, se tipifican las infracciones que derivan de su incumplimiento y las sanciones que tal incumplimiento acarrea. 2

El intervencionismo administrativo por vía de regulación de un servicio público está indiscutiblemente reconocido en los sistemas jurídicos vigentes en los países de nuestro entorno. Más aún: nuestro **ordenamiento** positivo permite que el servicio de taxi, hace de esta actividad un auténtico servicio público cuya gestión, concedida a particulares, permite su sujeción a un pliego de condiciones, en el que se incluyen los derechos y deberes de los concesionarios y, desde luego, las consecuencias "represivas" de su incumplimiento (incluida la revocación de la concesión o su suspensión temporal).

A través de la Ley **20/1998**, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, 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 Turismo-Decreto 74/2005, de 28 de julio y la Ordenanza Reguladora del Taxi de 2012, la intervención de la administración competente en la materia está supeditada a los siguientes principios:

- Garantía y calidad de prestación del servicio (arts. 7, 8, 9, 40 y 41.1)
- Criterio de equidad (art. 40)" y de proporcionalidad
- Alcance del umbral mínimo de rentabilidad de la explotación (art. 7).

No se puede obviar la responsabilidad de la Administración –entendiéndose, que los Ayuntamientos, especialmente el de Madrid, no han puesto en funcionamiento medidas paliativas que busque, en definitiva-, ***“conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”***.

Dada la escasa rentabilidad y el incremento del gasto de explotación, junto a la incorporación de una competencia desleal, el Ente Local debe de ir más allá-, han de situar la gestión indirecta atribuida, en garantizar el I+D+I del sector, al igual que el realizado en el transporte colectivo, tanto urbano como interurbano y máxime cuando el carácter y la naturaleza del propio servicio su finalidad es satisfacer los objetivos económicos o sociales que los Entes Locales pretenden conseguir al venir reclamados por motivos de interés público.

Y para que este interés sea efectivo, el Ente Local competente en la materia, es quien certifica la implantación de la Actividad Profesional, a través del otorgamiento de la LICENCIA. La organización del servicio constituye la principal competencia municipal y el Ente Local es el único administrador, quien puede innovar y potenciar la prestación del servicio en aras al usuario y no, el operador taxista que se limita e intenta dar una correcta prestación del servicio sin más organización que el de su buen quehacer y su honorabilidad en la ciudad de Madrid y su Área de Prestación Conjunta.

Otro de los grandes esfuerzos de la Doctrina y del Tribunal Supremo durante los últimos años, ha sido seguir adoptando determinadas posturas. Por un lado, considerando que la calificación del servicio de auto taxi, es un **servicio público virtual o impropio**, cuya prestación implica una relación de sujeción especial con la Administración, y por otro lado que nos encontramos no solo ante una “actividad privada de interés general”, sino que también es un servicio reservado al Municipio y ello, con independencia de que se preste por operadores privados, subrayando, que los titulares de las respectivas Licencias, con sus respectivos vehículos, vienen a formar parte de la organización de un Servicio Público –calificado por el Alto Tribunal, de Servicio Público impropio, **en cuanto es público por su título habilitante, razón de su reglamentación, de sus fines y de sus destinatarios, y privada si se atiende a quienes lo prestan.**

Considero conveniente y necesario recordar la naturaleza jurídica del servicio del taxi y a tales efectos baste citar la no lejana sentencia del TS (núm. 921/2018, Sección 3ª) en méritos de la cual, el Más Alto Tribunal, una vez más, **ratifica la naturaleza jurídica de servicio público impropio del taxi, en cuanto servicio de interés público y, además, declara “legítimo” su mantenimiento por parte de los poderes públicos como “razón imperiosa de interés general”**

La necesaria obligación de dar un Servicio Público de Transportes de Viajeros en Taxi a todos los ciudadanos, debe seguir dando respuesta a la responsabilidad adquirida y delegada por el Ente Local al Sector, que atiendan las diversas necesidades de movilidad de los ciudadanos del municipio. El transporte público del servicio del taxi debe de adoptar un enfoque de futuro y para que progrese de forma significativa, esta modalidad de puerta a puerta, tiene que estar totalmente orientada en esta regulación que se pretende llevar a cabo, a mejorar su calidad, y que mejor que contemplar un Plan Director (movilidad, fiabilidad, comodidad, profesionalidad, imagen y credibilidad, más desarrollo en I+D+I).

Para mantener y aumentar su potencial es preciso adoptar un Plan general que contemple el servicio del Taxi en el mismo nivel de participación que los demás modos de transporte municipal dentro del Sistema Común. Las diferentes administraciones (Comunidad de Madrid y Ayuntamiento) no pueden permanecer al margen por más tiempo para activar la productividad de un servicio que lo está pidiendo a grito. Les recordamos lo que se establece en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott), Capítulo II “programación y planificación” artículo 15 y en especialmente en el Reglamento que lo desarrolla (Rott), artículo 25 para desarrollar un Plan Director que fundamente la Ordenanza el Taxi en la modernización que tanto demanda la ciudad de Madrid en fase de evolución tecnológica cara a esas ciudades inteligentes, denominadas “Smart Cities”.

Por lo tanto, las modificaciones que se pretende realizar en la Ordenanza deben de recogerse una de las demandas histórica más reclamadas entre todas las acciones y posturas a tomar.

II.- Los principios aplicables al servicio de auto taxi.

1.- Seguridad.

El taxi es sin duda uno de los medios de transporte urbano más seguros, ya no tan sólo desde el punto de vista de la seguridad vial de tráfico, que también -recordemos los fuertes controles y autorizaciones acreditativas para la conducción a los que son sometidos los conductores de auto taxi-, sino desde el punto de vista de protección del ciudadano frente a posibles corruptelas o incidencias de cualquier clase.

Su carácter de servicio público impropio provoca una intervención en su ejercicio sobresaliente que obliga al titular de la licencia/conductor no sólo a someterse a un conjunto de normas incluidas a las que podríamos calificar de deontológicas, sino también porque ante cualquier incidencia la Administración competente cuenta con todos los medios, información y potestades para proteger al ciudadano y al propio taxista.

Pues bien, siendo ello así, tal y como analizaremos posteriormente con mayor detenimiento, no alcanzamos a comprender ni podemos compartir que la nueva Ordenanza fije un sistema de puntos ligado a la licencia y no al conductor; que establezca una tarifa mal llamada de precio cerrado, o que pretenda ligar la revisión y transmisión de la licencia al previo pago de todas las obligaciones fiscales, laborales, sociales y también de multas de tráfico/auto taxi.

2.- Sostenibilidad.

Uno de los problemas más acuciantes a la que se enfrentan las ciudades en los próximos años guarda relación con el cambio climático y con la necesidad de procurar a los ciudadanos unas ciudades más limpias, más amables, libres de gases y de contaminación.

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

Pues bien, siendo ése un objetivo indiscutido, parece obligado concluir que futuras Leyes debieran limitar la circulación intermitente y abusiva de vehículos privados o de alquiler de transporte en la ciudad.

Sin embargo, como posteriormente desarrollaremos, dicha limitación no debe ir referida al taxi en abstracto, puesto que el número de licencias ya viene en él limitado en función de la población (ratio taxi por número de habitantes) y en los últimos tiempos por las necesidades medioambientales. Y así debe seguir, en cuanto servicio público impropio que es, sino a los nuevos medios alternativos que no cumplen con esa condición y que, por tanto, abarrotan las ciudades con grave riesgo para la integridad y salud de las personas que la habitan. Se echa de menos un Plan de Director que al igual que se realiza en el Consorcio Regional de Transporte, haga sostenible este servicio. Plan que mejoren la calidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos y abarque esa misión por la que este servicio fue creado.

Lo contrario no sólo supondría ir en contra de los propios actos, sino directamente contra las obligaciones comunitarias, amén de los Tratados y acuerdos suscritos por el Estado Español. Y es que no tiene ningún sentido que se quiera limitar el número de licencias de taxi en la ciudad, en función de la demanda para, a renglón seguido, liberalizar las autorizaciones de vehículos con

conductor, que consienten que lleven a cabo igual función, situación que lamentablemente ya ha sufrido el servicio público impropio con gravísimo perjuicio para los legítimos titulares de sus licencias. Insistimos, no tiene ningún sentido y lo que no es razonable no puede ser ajustado a Derecho.

El espacio público es eso, espacio público. Corresponde a las Administraciones su regulación ajustada, coherente y racional para el bienestar de los ciudadanos a quienes se les destina (recordemos que el dominio público no es un bien de titularidad pública en sentido estricto, sino un bien cuya propiedad es de todos, pero que la Ley asigna a una Administración como titular para su regulación y gestión, no así en sentido de propiedad tal y como la concibe el art. 33 de la CE). Consiguientemente ninguna Administración ni ninguna Ley puede alentar ni permitir la ocupación de la vialidad urbana por miles de vehículos sin orden ni concierto y con grave peligro para la salud de sus ciudadanos, sin que tiemblen los cimientos mismos de nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, y teniendo en la memoria más cercana los problemas que ha traído una liberalización improcedente e ilegal, no parece que la regulación dada al llamado Eurotaxi sea la más adecuada al interés público y general.

Sin duda los ciudadanos requieren de vehículos adaptados. Sin embargo, el número de ellos no es ilimitado, y por supuesto no guarda relación con la abrumadoramente mayoritaria demanda de vehículo adaptado. Pues bien, la regulación contenida en la Ordenanza es una invitación a la “invasión” de este tipo de vehículo, dadas las prerrogativas y privilegios con que se les dota, entrando en competencia desleal con los titulares de vehículos no adaptados.

El sector del taxi es el primero interesado en que la ciudad cuente con el número de vehículos adaptados necesario y razonable, conforme a la demanda real (no genérica, indeterminada o ilimitada), pero siempre que fuera de su régimen especial, cumpla las mismas normas que el resto de los titulares de licencias, ya que en caso contrario se estará introduciendo una regulación especial (reserva de dispensación) no permitida ni querida por el legislador, tal y como la jurisprudencia ha dicho hasta la saciedad.

3.- Financiación.

El taxi se auto finanza y no tan sólo eso, sino que además paga tasas e impuestos.

Sus precios no son libres, sino que es la Administración quien los marca, lo cual garantiza a los ciudadanos un transporte seguro y ajustado, también desde el punto de vista económico.

Este principio, esencial en todos los llamados servicios públicos impropios, se ve absolutamente distorsionado por la llamada tarifa de precio cerrado.

La tarifa de precio cerrada puede ser válida exclusivamente para los recorridos que van de las estaciones de transporte (aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril fuera del centro) a un destino en el centro de la ciudad, pero en modo alguno se puede hacer extensivo ni generalizarse, ya que el algoritmo produce una aproximación, pero no se corresponde con el precio real, según trayecto y menos aun no se ajusta a las tarifas aprobadas, lo cual incumple una de las reglas de oro de los servicios públicos, aplicable también al servicio público impropio. Estas diferencias de precios dejadas en las manos de diferentes aplicaciones conlleva a una confusión aun mayor al usuario.

Otro de los problemas encontrados es las diversas manifestaciones que brinda el Consistorio haciendo ver al sector que con estas medidas adoptadas permiten entrar en el juego de competir en igualdad de condiciones con los VTC, a sabiendas que estas APLICACIONES DISRUPTIVAS son muy dadas a romper el mercado a cualquier precio, y cuando digo cualquier precio, es incentivando mediante promociones, bonos y descuentos atraer el mayor número de usuarios hacia ese servicio.

Por consiguiente, entiendo que se perjudica gravemente a los usuarios generando desconfianza hacia los servicios prestados por el servicio público de taxi. Además, se pretende que camine hacia una asimilación o igualdad entre diferentes, lo cual, según doctrina del TC, está radicalmente prohibido, ya que tan infracción es del art. 14 de la CE el tratar de forma desigual a situaciones iguales, como el dar el mismo tratamiento jurídico a situaciones diferentes.

4.- Digitalización.

Las nuevas tecnologías han demostrado que lo que han hecho otros sectores económicos puede hacerse en el taxi. Sólo falta la voluntad de las Administraciones Públicas para implantar plataformas digitales desde las cuales se pueda operar el servicio público de auto taxi, mejorando su rentabilidad y evitando la ocupación innecesaria de la vía pública, con el consiguiente ahorro energético y ayuda al freno del cambio climático. Hace varios años que pusieron en marcha TXMAD una herramienta en un principio muy básica, pero que ofrece datos relevantes a los usuarios para conocer el importe de los trayectos que pretendan realizar en la ciudad y región de Madrid. Una herramienta que mejorada contribuiría a esa mejora que necesita el servicio público del taxi de Madrid.

Éste, que sin duda es un objetivo que cumplir, la modificación de la Ordenanza en tramitación, aun cuando se justifica en la necesidad de adaptarse a la nueva vialidad, incomprensiblemente no lo aborda. Parece que la plataforma que se anuncia está exclusivamente prevista para el precio cerrado, el cual ya hemos visto no se acomoda al régimen jurídico propio de los servicios públicos impropios, y por el contrario no se centra en lo que puede ser en realidad o debería ser realmente una mejora para el taxi en la ciudad de Madrid.

5.-Protección de datos.

Dos son los intereses en conflicto: la transparencia, a la que queda sujeta la Administración, y la protección de datos que la Ley garantiza al ciudadano, también al taxista.

La nueva Ordenanza prevé, al abrigo del principio de transparencia, la publicidad de los datos personales de todos los titulares de la licencia, lo cual, evidentemente, incumple la Ley de Protección de Datos y por ello debe ser eliminado de la modificación de la Ordenanza en tramitación.

III.- Propuestas a recoger en la futura Ordenanza.

III.1.- Fiscalidad del transporte.

Rebajar la fiscalidad municipal de todos aquellos vehículos de auto taxi que utilicen total o parcialmente energías renovables y con reducción de emisiones.

Contestación:

La fiscalidad municipal no es objeto de regulación de la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto se concreta en la determinación del régimen jurídico aplicable en el ámbito de los transportes.

No obstante, se recoge en el artículo 38 ter una nueva regulación de los vehículos eléctricos puros para impulsar su implantación en la flota del taxi.

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

III.2.- Otras subvenciones y ayudas al transporte

La Ordenanza debería prever un plan “renove” con ayudas y subvenciones al sector del taxi para transformar toda la flota en coches “verdes”, así como previsión de otros tipos de ayudas y subvenciones para aquellos proyectos que se puedan presentar por particulares del propio Sector para mejorar la sostenibilidad del servicio y la eficiencia energética.

Contestación:

Desde el año 2016 se han venido realizando convocatorias anuales de subvenciones para favorecer el cumplimiento de la normativa relacionada con la clasificación medioambiental de los taxis facilitando su sustitución en cumplimiento de los Planes operativo de Gobierno y el Plan estratégico de subvenciones. De hecho, para este año 2021 se está tramitando una subvención para vehículo Eco y Cero, sin que sea preciso su inclusión en la Ordenanza reguladora del taxi.

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

III.3.- Digitalización y datos abiertos.

Insistimos en una apuesta decisiva por TXMAD pues desde el sector del taxi creemos que no deben establecerse obligaciones de cesión de datos ni generalizarse el acceso a datos a favor de plataformas digitales que quieren ocupar una posición de paraguas en el mercado de la movilidad. Y de llegar a implantarse, lo que decimos a efectos puramente dialécticos, el acceso a los datos por empresas de nuevas tecnologías debería compensarse con la aplicación abierta para que la Administración pueda tener acceso a la forma en que se utiliza la información, los usuarios conocer cómo funciona el algoritmo, en especial en lo que a la tarifa se refiere y los demás competidores poder adaptarse a igual sistema, mejorando la competencia y la transparencia.

Contestación:

Como se ha indicado anteriormente, el sector del taxi ha visto la 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.

Ello no incluye la consideración de TXMAD como aplicación paraguas de las ya existentes que operan en la intermediación del transporte, pues este tipo de servicios de mediación de los servicios se enmarcan en la esfera privada.

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 único, público y regulado por la administración** 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.*

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

IV.- Ilegalidades.

4.1 Art. 4 requisitos no exigibles.

La propuesta de modificación de Ordenanza regula en su artículo 4 los requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, incluyendo hasta 8 requisitos diferentes. Pues bien, en opinión del abajo firmante, algunos de los requisitos previstos resultan contrarios a la libertad de empresa y suponen la imposición de unas trabas contrarias a la normativa y principios que inspiran la normativa comunitaria.

Pasamos a continuación a transcribir los apartados que entendemos contrarios a Derecho:

“Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de auto taxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

f) 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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

En cuanto a estar al día de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, la Ordenanza necesariamente debe concretar que se trata única y exclusivamente de aquellas obligaciones fiscales, laborales o sociales que guardan relación directa con la actividad que autoriza la licencia, es decir, de auto taxi. En caso contrario la exigencia resulta totalmente contraria, como se ha indicado, al derecho a la libertad de empresa y por supuesto los principios comunitarios contenidos, entre otra en la Directiva de Servicios.

Por lo que respecta al apartado e), la Ordenanza impone, sin la cobertura legal necesaria, un requisito que, amén de innecesario, puede resultar discriminatorio, ya que obliga al taxista al uso de unas herramientas digitales y la propiedad de unos soportes a tales efectos que escapan a la actividad propia del taxi y, en su consecuencia, de nuevo comportan la violación de los derechos y principios apuntados en el apartado anterior.

Por último, el apartado f) incluye un requisito, no sólo ilegal por las razones que seguidamente se expondrán, sino además de contenido imposible.

Recordemos que el precepto regula los requisitos para la obtención de las licencias de auto taxi. Luego, ello significa que se está regulando, mediante la técnica de la autorización, la adquisición de una licencia.

Quien transmite la licencia no es sujeto determinante de la operación, ya que este sujeto sale de la prestación de la actividad mediante la transmisión de su licencia. El sujeto determinante, insistimos, es el adquirente de la licencia, que es quien debe cumplir los requisitos necesarios para ser titular de una licencia.

Por otro lado, parece innecesario recordar que el derecho administrativo sancionador se basa en el principio de la responsabilidad, de forma que sólo el sujeto infractor puede ser sancionado, y sólo a él le pueden alcanzar los efectos de la sanción. Lo contrario supondría una flagrante violación del derecho a la defensa, tutela judicial efectiva, principio de responsabilidad, culpabilidad, imputación

etc.

En su consecuencia, en ningún caso la Ordenanza puede hacer recaer sobre la licencia, y mucho menos sobre el sujeto adquirente, unas obligaciones de carácter sancionador que sólo al que cometió la infracción, y fue por ello sancionado, le alcanzan e incumben.

Contestación:

Los requisitos para la obtención de licencias que se contemplan en la ordenanza responden a los previstos en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM). Así el requisito de cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal, laboral y social se fijan en los apartados c) y d) del artículo 10 del RTCM, los relativos a la dirección y firma electrónica en el apartado h) del citado artículo del RTCM y el relativo a las sanciones en el apartado i) del mismo artículo 10 del RTCM.

Por tanto, los requisitos especificados en la ordenanza para la obtención de licencias tienen su cobertura legal en el Reglamento autonómico.

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

4.2 Art. 7.1 La licencia es transmisible bajo comunicación NO bajo autorización.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.

La licencia de auto taxi es un acto declarativo de derechos transmisible, por tanto, queda sujeta al régimen general aplicable a este tipo de autorizaciones administrativas, que no es otro que el de su transmisión sujeta a comunicación, no así a autorización.

La modificación de este régimen general resulta contrario a los principios de jerarquía normativa y además supone, de nuevo, una reserva de dispensación no permitida por nuestro ordenamiento jurídico.

Contestación:

*La prestación del servicio de autotaxi está sometida al régimen de autorización administrativa previa, la licencia de autotaxi, y su transmisión, en tanto que implica un cambio de titularidad se somete a autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 del RTCM: “Las licencias de autotaxi serán transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica que lo solicite, **previa autorización del órgano municipal competente**”.*

Por tanto, de acuerdo con la normativa indicada la transmisión está sujeta al régimen de autorización administrativa y no al de comunicación.

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

4.3 Art. 7.2. La transmisión de la licencia

1. Las licencias de auto taxi 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 deberá acreditar el cumplimiento de estos requisitos.

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 cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor.

La limitación impuesta en el apartado segundo letra a) del artículo 7, supone una sanción encubierta y de plano, añadida a la sanción misma, que carece de cobertura legal, lo que supone, en su consecuencia, la infracción de los principios de reserva de Ley y de jerarquía normativa.

Insistimos, como ya hemos dicho y volveremos en apartados posteriores, que la infracción administrativa no la comete la licencia, sino la persona física conductora. Consiguientemente no puede sancionarse una licencia, ni mucho menos limitar o condicionar su transmisión, al pago de las sanciones existentes, ya que ello supone una limitación carente de cobertura y una sanción encubierta y de plano añadida, sin que se dé cumplimiento al principio de reserva legal.

Contestación:

El artículo 17.4 del RTCM determina que En todo caso el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, por alguna de las infracciones tipificadas en este Reglamento, será requisito necesario para **estimar la procedencia de la transmisión** de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

Por tanto, la Ordenanza reproduce lo que el Reglamento autonómico precisa en relación con los requisitos exigibles para la transmisión de licencias de autotaxi.

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

4.4 Art. 70 y 71 Licencia por puntos y procedimiento.

“Artículo 70 Licencia de auto taxi 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 auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, 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.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

Treinta y nueve. Se añade un nuevo artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

En primer lugar, consideramos que la sanción aparejada de los puntos carece de cobertura legal y, por tanto, infringe los principios de reserva de ley y tipificación.

Por otro lado, el precepto, de tener cobertura legal, lo que no es el caso, debería detallar que los puntos no pueden detraerse de la licencia, sino del carnet del conductor, ya que la infracción la comete el conductor y, por tanto, la sanción debe afectarle y sólo afectarle a él, no a la licencia de auto taxi. Lo contrario, como ya se ha dicho, infringe el principio de responsabilidad y culpabilidad.

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.

Inciendiando 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.

4.5 Precio cerrado Art. 1bis 2a) y concordantes.

Por último, no podemos compartir la previsión del llamado precio cerrado por contravenir frontalmente el régimen jurídico esencial del servicio público impropio, remitiéndonos, en aras a la brevedad, a lo ya señalado en la primera alegación del presente escrito.

Contestación:

La prestación del servicio de taxi presenta las siguientes características:

- Transporte **público**, es decir, a cambio de precio.
- Transporte **discrecional de viajeros**, dado que se presta al público como destinatario final de la prestación sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Transporte en vehículos tipo **turismo dotado de taxímetro**.
- Transporte sujeto a **tarifas reguladas**.
- **Actividad privada de interés público**: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la **intervención pública**, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales.

El informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto del Decreto 74/2005, de 28 de julio, indica:

“...el servicio de autotaxis no es un servicio público, sino un servicio al público. Y ello porque no existe disposición alguna que declare su publicatio. El servicio de autotaxi es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio



privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación del transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que nos las sujeta al régimen de éstas.

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

- *Actividad reglada sujeta a **autorización** administrativa previa: número cierto de operadores y ejercicio se somete a un ámbito territorial determinado.*

En consecuencia, la aplicación del precio cerrado en servicios previamente contratados no contraviene en ningún caso la naturaleza jurídica del taxi, cuyo importe se calcula en base a las tarifas aprobadas de acuerdo con los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de Madrid.

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

Alegación nº 58 Asociación Élite Taxi Madrid

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

Expondremos nuestras observaciones y la justificación o motivo que tenemos a la hora de realizar alguna modificación del articulado de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, que se pretende adecuar al Decreto 35/2019, de 9 de abril, 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, si bien, nos gustaría señalar que el 10 de marzo del 2021, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid declaró nulo el Decreto 35/2019 por infracción del procedimiento de elaboración de disposiciones generales, por lo que entendemos que ha desaparecido la base de la motivación de esta modificación.

Contestación:

La sentencia de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre el Procedimiento Ordinario 436/2019 en el que declara la nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio no es firme, por lo que dicho Decreto mantiene su vigencia hasta que la sentencia adquiera firmeza.

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

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

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

Pero mantendrán su validez aquellos que se aprueben en virtud del marco competencial municipal, que está previsto en el artículo 25.2 II) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la Ley 5/2009, de 23 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera de Madrid, y en la Disposición Final Primera 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.

Se ha incorporado a la MAIN un análisis detallado en el que se especifica qué modificaciones se han realizado para incorporar las previsiones contenidas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, y cuáles se incluyen en virtud de la potestad reglamentaria reconocida por el Ayuntamiento de Madrid por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, se desestima la alegación y se continuará con la tramitación del proyecto de Ordenanza.

Dentro de las modificaciones que se proponen, hay una serie de cambios sustanciales que por su importancia y su impacto en el futuro desarrollo de la actividad del servicio de taxi en el APC de Madrid, y por afectar a varios artículos de la Ordenanza, queremos tratarlos en primer lugar, de



manera especial, y continuar después desarrollando el resto de las alegaciones igualmente por temas. Las alegaciones de AETM al Anteproyecto de modificación de Ordenanza son las siguientes:

1 PRECIO MÁXIMO CERRADO: Artículos: 1º bis, 22 bis, 39º, 39º bis, 39º ter, 48º y 52º.

Solicitamos la modificación del tercer punto del Art. 1 bis, puesto que establecer una tarifa a precio cerrado, en los términos que se plantean, sin tener definidos claramente los mecanismos de control que aseguren su correcta aplicación, pone en serio peligro el régimen tarifario del servicio del taxi de Madrid, y desvirtúa el fin último que se perseguía cuando se propuso inicialmente, que era el de dar seguridad al usuario con el establecimiento de un precio máximo cerrado.

A pesar de que el Juzgado Contencioso-Administrativo nº 7 de Madrid, en su Sentencia nº 2/2021, declaró nulo el funcionamiento del módulo luminoso (en su totalidad), que figura en la Resolución número 16085 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid de fecha 20 de diciembre de 2019 por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo, la lectura que hacemos a día de hoy, de las consecuencias de la implantación de esta modalidad de contratación en el APC de Madrid, y del NULO CONTROL por parte del Ayuntamiento en el desarrollo de la aplicación de esta tarifa, es en resumen la siguiente:

- Grandes diferencias en la cuantía del importe ofrecido como precio máximo cerrado entre los distintos operadores. Como ejemplo exponemos un caso real de un servicio con una distancia de 29 km y añadiendo la recogida de 5€ nos da un importe total de 38, 90€. Detectamos y denunciemos que diferentes radioemisoras y apps ofrecían precios muy diferentes para este mismo servicio, desde 30, 95€ que ofrecía JoinUp, 42,55€ Radio Taxi Independiente y Taksee y los 35,90€ que marcaba incomprensiblemente TXMAD.
- Incumplimiento reiterado por parte de los operadores del precio mínimo estipulado en las instrucciones del Ayuntamiento. La Resolución nº 16085 del 20 de diciembre de 2019 por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo dice así en su punto CUARTO. "Parámetros de cálculo del precio cerrado estimado": <A este precio se sumará el precio de recogida, que será el máximo previsto en las tarifas vigentes>.
- Se ha denunciado varias veces como la app FreeNow ofrecía precios por debajo de 5€ a servicios de 1km y desde hace unos meses tienen el servicio mínimo en 5€ para carreras de hasta 2km
- Aplicación incorrecta de las instrucciones del precio máximo cerrado sobre el funcionamiento del taxímetro, prestando servicios urbanos con el dígito 9 en el módulo luminoso marcando 0, 00€ en el taxímetro o solamente con la bajada de bandera.
- Incumplimiento de la regulación horaria prestando servicio utilizando la tarifa 9 para saltarse el límite diario de las 16 horas.

Es por eso que, mientras no haya garantías de seguimiento y control en la aplicación de cualquier precio cerrado que se pretenda implantar por parte del Ayuntamiento, nos parece una modalidad de contratación muy negativa, ya que genera inseguridad entre los usuarios y pone en riesgo las tarifas reguladas del servicio público de taxi y la rentabilidad de la explotación de las licencias.

Si finalmente se establece un precio cerrado como un modo habitual de contratación del servicio, el taxímetro dejaría de tener sentido como tal. Según se señala en el Art. 1º de la ORDENANZA en vigor, (...)... <"A los efectos de esta Ordenanza se entiende por servicio de taxi el transporte público urbano de viajeros realizado en automóviles de turismo con aparato taxímetro"...(...), > y si continuamos prescindiendo de manera sistemática del taxímetro para fijar precios cerrados, dejaremos de tener el único elemento que nos diferencia y nos da valor con respecto a otras modalidades de transporte, perjudicando los derechos de los consumidores y usuarios de este servicio, dado que el taxímetro es un elemento esencial para evitar abusos con las tarifas.

Asimismo, queremos también recordarles de nuevo la definición de vehículo autotaxi que dio la Sala Tercera Tribunal Supremo en su Sentencia de 4 de junio de 2018 del Tribunal Supremo (STS 1913/2018) donde declara en su FUNDAMENTO DE DERECHO SEXTO lo siguiente: <(...) "Así, el conjunto de requisitos y limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio del taxi en su concepción tradicional y que se mantiene en la actualidad como un servicio de interés general." (...), y si poco a poco vamos desvistiendo al Taxi de sus características específicas y diferenciales, perderemos esa cualidad de servicio de interés general.

Por ello exigimos, **que en esta Ordenanza se incluyan los parámetros del algoritmo, las obligaciones de información de los prestatarios del servicio a precio máximo cerrado y los métodos de control del Ayuntamiento de Madrid** para velar por el cumplimiento de las tarifas reguladas.

Por último, proponemos un **límite máximo porcentual del 10% para las reducciones aplicables** por el Órgano Municipal competente en el precio máximo cerrado, con respecto al precio de las tarifas reguladas vigentes en ese momento. Este porcentaje deberá **ser fijado en la Ordenanza**. De este modo pretendemos impedir el DUMPING, con una guerra de precios a la baja que derivaría en la precarización del servicio del Taxi, repercutiendo los descuentos directamente en el titular de la licencia

Consideramos muy peligrosa la implantación de esta tarifa a precio cerrado sin tener unas garantías claras de desarrollo, control y supervisión de su aplicación.

En el precio cerrado, tal y como se plantea en este Anteproyecto, no se verificará a través del aparato taxímetro la aplicación correcta del régimen tarifario, recordemos que se deberá visualizar en todo momento que se está realizando un servicio previamente contratado, 9 en el módulo luminoso y 0 en el aparato taxímetro, y el Ayuntamiento en la actualidad no dispone de un protocolo claro, efectivo y seguro de control, como así ha quedado demostrado con el precio máximo cerrado que se está ofreciendo en la actualidad; por lo tanto, el taxista y el usuario continuarán a merced de la buena voluntad del intermediario en la aplicación correcta de los parámetros facilitados por el Ayuntamiento acordes al régimen tarifario, ya que con esta modalidad de contratación se dificulta todavía más su comprobación, seguimiento y denuncia, consiguiendo el efecto contrario que se pretendía inicialmente de dar seguridad al usuario.

Nuestra modificación propuesta es la siguiente:

Artículo 1.bis. Definiciones

3. Modos de fijación del precio del servicio de taxi:

(...)b) Precio **máximo** cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con las tarifas vigentes, que tendrán carácter de máximas.

Asimismo, y por los mismos motivos, solicitamos la modificación de los artículos 22 bis, 39, 39ºter, 48º y 52º en el mismo sentido.

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). Normativa que se complementa con la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, en los términos previsto en las normas autonómicas citadas.

*La prestación del servicio de taxi está sujeto a **tarifas reguladas**, tanto en los servicios directamente contratados (calle o parada de taxi) como en los servicios previamente contratados (teléfono, radiotaxi y medios telemáticos) en los términos establecido en el artículo 38.1 del RTCM. No obstante, la modificación del artículo 38.3 del RTCM introducida por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, incorpora cierta flexibilización en los servicios previamente contratados de forma que **las tarifas tendrán el carácter de máximas de forma que puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer éste antes de su realización.***

*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.***

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 literalidad del artículo 38 del RTCM no exige la aprobación de tales parámetros municipales mediante Ordenanza, pues la propia naturaleza contingente de esos parámetros está necesariamente ligada a la evolución cambiante de los costes ligados a la coyuntura económica de cada momento y su cálculo basado en las tarifas y precios de los servicios y bienes regulados, por lo que se entiende que la redacción dada por el Decreto 35/2019 al artículo 38.3 ordena a los municipios a la determinación periódica de los parámetros para adaptar la calidad del servicio precontratado de Taxi y garantizar su efectiva aplicación. La determinación de los parámetros municipales tiene una naturaleza contingente para responder a unas concretas necesidades temporales y producir efectos durante un período de tiempo limitado y concreto. Carece, por tanto, de la pretensión de vigencia indefinida propia de los reglamentos, teniendo por el contrario la pretensión de producir efectos temporalmente limitados.

*En cuanto a la alegación formulada de fijar en la ordenanza un **límite máximo porcentual del 10% para las reducciones aplicables**, no procede dado que la Sentencia 2/2021, de 19 de enero, del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 7 de Madrid, con ocasión de la impugnación por Uber de la Resolución de 20 de diciembre de 2019, antes citada, indica:*

Recordemos el tenor literal de este apartado del art. 38.3 del Decreto 74/2005: “Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento

competente”. Por lo tanto, estamos ante una reducción que puede ser acordada por el Ayuntamiento, que es justamente lo que ha hecho en ese caso. Ya me he referido en un anterior FD a que la modificación llevada a cabo en el citado Decreto no supone una liberalización del precio del servicio de taxi, sino una flexibilización. Y es precisamente este punto una de las manifestaciones de dicha flexibilización. No exige ninguna norma que obligue al Ayuntamiento a acordar una u otra reducción, por lo que, dado que en este caso se ha regulado una reducción para casos de alta contaminación, debe ser desestimada la demanda, no exigiendo el art. 38.3 que dicha reducción se adopte con una determinada forma. Que en su momento se planteara fijar una tarifa en ese sentido no supone la nulidad de lo acordado en la resolución recurrida al tener apoyo normativo en el art. 38.3. No se comparte el argumento de la demanda de haberse vaciado de contenido el art. citado, pues éste permite que el ayuntamiento acuerde reducciones de las tarifas.

Finalmente, en cuanto a la alegación formulada de **incorporar en la definición de precio cerrado del artículo 1bis el concepto de máximo**, según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, “en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”.

El precio cerrado es el que resulta de aplicar al viaje solicitado los parámetros de cálculo publicados por el Ayuntamiento de Madrid, incluidos los descuentos aprobados, y las tarifas vigentes, que tienen carácter de máximas. Una vez ofertado al usuario y aceptado por este el precio cerrado no puede modificarse, por lo que no cabe hablar de precio cerrado máximo, sino sencillamente de precio cerrado.

La Resolución de 20 de diciembre de 2019 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi precontratados a precio cerrado máximo, determina entre otras cuestiones los parámetros del algoritmo, las obligaciones de información, métodos de control y el descuento aplicable.

Esta resolución ha sido impugnada por UBER mediante recurso contencioso administrativo, siendo resuelta mediante la sentencia 2/2021, de 19 de enero, del Juzgado de lo Contencioso administrativo nº 7 de Madrid, en el que expresamente indica:

“Sobre la naturaleza jurídica de las tarifas del taxi se pronunció, como se indicó por una de las codemandadas, el TSJM en sentencia de 7 de marzo de 2017, re. 1745/2013, indicando que la resolución que aprueba las tarifas es un acto que no reviste la naturaleza de Disposición General, aunque sin duda se trate de un acto que se dirige a una pluralidad de destinatarios, pero que no innova el Ordenamiento Jurídico, sino que desarrolla y aplica en ese ámbito concreto las tarifas correspondientes a los servicios de taxi.”

Por tanto, queda plenamente acreditado y fundamentado que el Ayuntamiento de Madrid ha actuado con pleno respeto tanto de la normativa autonómica como de las competencias de la Administración de la Comunidad de Madrid, no siendo necesario incorporar en la ordenanza las propuestas indicadas.

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

2 CONTRATACIÓN POR PLAZA CON PAGO INDIVIDUAL: TAXI COMPARTIDO artículos; 22º bis, 39º, 39º ter y 52º.

MOTIVACIÓN:

Seguimos estando en contra a la implantación del TAXI COMPARTIDO, y solicitamos su eliminación de la Ordenanza Reguladora del Taxi porque entendemos que, en ciudades como Madrid, con 15.723 licencias de Taxi, está más que asegurado el servicio, y el Taxi compartido, desde nuestro punto de vista, únicamente podría tener sentido en zonas rurales desabastecidas.

Por otro lado, deberemos tener también en cuenta las circunstancias socio-sanitarias que actualmente estamos viviendo donde, en las distintas Órdenes de la Consejería de Sanidad y de Transportes (Orden 668/2020 de 19 de junio de la Consejería de Sanidad) se nos ha prohibido llevar a más de 3 pasajeros, y en algunos momentos, sólo pudimos llevar a uno. Independientemente de que esto sea producto de las recomendaciones por el COVID-19 y que a largo plazo ya no sean necesarias, actualmente, no sería conveniente compartir taxi por razones socio-sanitarias.

En los mismos términos expuestos para el precio cerrado, al ser igualmente un servicio previamente contratado, este anteproyecto de modificación de la Ordenanza no ofrece mecanismos sólidos de control que aseguren el cumplimiento del régimen tarifario en la modalidad de Pago por plaza individual, y exigimos las mismas medidas de supervisión y el límite máximo porcentual del 10% para las reducciones aplicables por el Ayuntamiento.

Así, en el Anteproyecto de modificación de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, dice lo siguiente:

<Art. 39º ter. Contratación por plaza con pago individual.

(...)4.c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado (...)

(...)6. Para un trayecto origen y destino, la suma de los precios abonados por los usuarios que comparten total o parcialmente el trayecto no podrá ser superior al precio que hubiera resultado del cálculo del precio cerrado ni inferior al resultante de la aplicación de la reducción aplicable para dicho precio cerrado según los parámetros aprobados por el órgano municipal competente, que deberá realizarse de acuerdo con lo previsto en el artículo

38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y se publicarán en la página web municipal.">

Compartir vehículo sin un control exhaustivo de su implantación y aplicación, nos acercará mucho más a lo que es un Taxi de un país del tercer mundo, donde los pasajeros se suben al vehículo durante su ruta y el conductor finalmente marca el precio que le conviene.

En otro orden de cosas, en una ciudad como Madrid, con cerca de 16.000 taxis y más de 8.000 VTC's domiciliadas en nuestra comunidad autónoma, entendemos que el servicio está más que asegurado, y no sería necesario compartir Taxi.

Por poner un ejemplo, Barcelona y Madrid son las dos capitales de provincia con mayor tasa de taxis por cada 1.000 habitantes en España, con 6, 49 taxis por cada 1.000 habitantes en la Ciudad Condal; mientras que en Madrid la tasa es de 4, 85 taxis por cada 1.000 habitantes, unos datos que superan con creces la media de las principales capitales europeas, donde la proporción es de 2, 4 taxis por cada 1.000 habitantes

La oferta de taxis en las ciudades españolas, especialmente en Barcelona, Tenerife y Madrid, duplica en casi todos los casos la que existe en las principales capitales europeas, según un informe de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA) en Julio de 2012 (véanse las noticias publicadas en distintos medios) https://www.autopista.es/noticias-motor/taxis-en-espana-se-duplica-la-media-europea_121031_102.html

<https://www.gacetadeltaxi.com/tags/sobredimensionada>

Si la oferta de Taxis está sobredimensionada, la acción de compartir Taxi supone una bajada considerable de la rentabilidad de cada unidad de Taxi.

La implantación del precio por plaza individual pone en grave peligro el cumplimiento taxativo de las tarifas vigentes, porque no existen medidas de control para que el precio final sea el aprobado en el Acuerdo de la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid de 13 de diciembre de 2019.

Hay un Convenio de subvención del 20 de noviembre del 2020 entre la Comunidad de Madrid y la Mancomunidad de Servicios del Valle del Lozoya para la prestación del servicio del transporte a la demanda en el Área de Prestación Conjunta de los servicios de transporte de viajeros en automóviles de turismo en la Sierra Norte de Madrid, similar en su esencia al taxi compartido que se propone en este Anteproyecto de modificación de Ordenanza. Nos gustaría que se analizara su desarrollo antes de implantar algo parecido en el APC de Madrid, ya que pensamos que no está teniendo el resultado esperado.

Este proyecto fue publicado en el BOCM, adjuntamos el enlace a la Ordenanza reguladora del servicio de transporte a la demanda de la Mancomunidad de Servicios del Valle del Norte del Lozoya. http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2020/12/29/BOCM-20201229-67.PDF

Y, por último, entendemos que, con la implementación del taxi compartido en MADRID, estaríamos haciéndole innecesariamente una clara competencia desleal a todos los transportes de viajeros de más de 9 plazas. El transporte en TAXI siempre se ha considerado un transporte exclusivo puerta a puerta, donde los pasajeros han gozado de la intimidad y comodidad que este servicio discrecional requiere.

Por todo lo expuesto, solicitamos la eliminación del Artículo 39 ter, así como de los demás artículos que hagan referencia a la contratación por plaza individual (Artículos 22º bis, 39º y 52º).

Contestación:

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

Se trata de una opción más de transporte que el sector del taxi puede ofrecer, estableciendo sus condiciones de prestación con el fin de garantizar los derechos de los viajeros y su prestación en condiciones de igualdad en servicios precontratados. En consecuencia, se mantiene la regulación del artículo 39 ter.

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

3 ELIMINACIÓN DE LA CONVOCATORIA PARA LOS EUROTAXIS Artículo 38 bis y 38 ter.

Consideramos que con la redacción del artículo 38º bis y la eliminación del artículo 38º ter no se incentiva a los titulares de licencia a adscribir su licencia a un vehículo eurotaxi. La habilitación del Ayuntamiento para hacer cumplir el porcentaje mínimo del 5% de vehículos eurotaxi viene recogida en el último párrafo del Artículo 21 de la Ordenanza en vigor:

<(…) " El Ayuntamiento adoptará las medidas oportunas para que los vehículos eurotaxi alcancen y mantengan el porcentaje de la flota de autotaxi establecido en la normativa sectorial aplicable"(…)>

Sin embargo, también viene recogida en el Art. 8. 1º del Decreto 1544/2007 por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, siendo mucha más explícita la manera de proceder para intentar llegar a ese porcentaje, así, en su artículo 8º "Transporte en taxi adaptado" señala que:

<(…)“ 1. En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su taxi sea accesible”(…)>

Esta medida que ustedes proponen la entendemos como una liberalización encubierta del régimen de descanso en el Taxi de Madrid, previsto en el Artículo 37º de la Ordenanza, y que supondría la aparición de una serie de problemas en cuanto a rentabilidad, conciliación familiar, calidad del servicio, contaminación y congestión del tráfico.

No entendemos cómo el Ayuntamiento, a través de su letrado, hizo una defensa tan bien fundamentada de ese régimen de descanso del artículo 37º en la Sentencia 684/2020, y ahora, con la excusa de cubrir el porcentaje mínimo establecido por ley de vehículos adaptados PMR, proponen su eliminación para todos los vehículos eurotaxi, sin ningún tipo de convocatoria ni cupo cerrado para acceder.

Así, según la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, en su Sentencia núm. 684/2020 de 28 de abril del 2020, señala en su 4º FUNDAMENTO DE DERECHO lo que alega el letrado del Ayuntamiento para defender el régimen de descanso recogido en el Artículo 37º de la Ordenanza:

<“(…)CUARTO.-. El recurso de casación del Letrado del Ayuntamiento de Madrid y la oposición de los otros recurrentes personados como recurridos que aquí presentan escrito por separado.

1. Limita su recurso a la anulación del artículo 37 de la Ordenanza referido al régimen del descanso obligatorio.

Arguye que el sistema de libranza establecido en el artículo 37 de la Ordenanza Reguladora del Taxi no sólo garantiza la adecuada prestación del servicio, como significa el artículo 41 del Decreto 74/2005, de 26 de noviembre, sino que afecta al nivel de equilibrio entre la rentabilidad media del sector, la calidad del servicio y, además la contaminación o la evitación del colapso del tráfico, e igualmente la dedicación y el ejercicio profesional de la actividad. Por tanto, el sistema de descanso establecido en Madrid está justificado como instrumento para garantizar un servicio público de modo universal en condiciones de igualdad, ajustado a los principios de necesidad y proporcional, basado en una mínima intervención de la Administración en la adopción de la medida.

Recalca que da confianza al sector y favorece la vigilancia, pues todos los taxis deben llevar la letra indicativa del día de libranza, permitiendo un fácil seguimiento y control en calle del cumplimiento de la norma, en una flota tan amplia de 15.723 vehículos taxi.

Sostiene que favorece la conciliación familiar y social, pues da seguridad jurídica a quienes adquieren una licencia de taxi, pues el conocimiento previo de su régimen de descanso aplicable les permite organizar la vida privada, siendo que en más de un 60 % de los titulares de licencia son autónomos que conducen su propio taxi sin conductores asalariados (...)”>

Exactamente los mismos argumentos que ya esgrimimos en el anterior documento que registramos sobre las observaciones a la ordenanza del taxi, y que les volvemos a recordar.

A nuestro entender, los problemas que esta medida ocasionará en el sector del Taxi serán los siguientes:

- De rentabilidad: Se conseguiría hacer todavía menos rentable la inversión para adaptar y mantener estos vehículos, aumentando considerablemente la oferta para la misma demanda de servicios PMR, e indirectamente de los de alta ocupación o gran equipaje.
- De conciliación familiar: La bajada de rentabilidad por el aumento de la oferta de taxis en las calles implica, más horas de prestación de servicio para obtener la recaudación mínima necesaria para hacer frente a los gastos derivados de la explotación de la licencia y alcanzar además unos beneficios mínimos de la actividad. Evidentemente, esto supone menos tiempo libre para dedicarlo a la conciliación familiar.
- De productividad: Se elevaría el número de taxis prestando servicio en las calles, incidiendo negativamente en la productividad de la explotación de las licencias de taxi.
- De medio ambiente: Los vehículos Eurotaxi, por sus dimensiones, son más contaminantes. También hay que tener en cuenta que actualmente hay adaptaciones en prácticamente cualquier vehículo para hacer que un asiento sea giratorio y extraíble para poder introducir a una persona de movilidad reducida sin tener que ubicarla en el maletero, y poder ponerla de copiloto o en el asiento de atrás. Esto abriría el abanico a prácticamente cualquier coche, logrando que los vehículos adaptados fueran menos contaminantes, y ahorrando costes al titular, que no tendría que hacer frente a los gastos derivados de una furgoneta grande, (inversión inicial, mantenimiento, combustible, etc.) para atender a las personas de movilidad reducida
- De gestión del Tráfico: Si tenemos en cuenta que esta liberalización del régimen de descanso a través de los Eurotaxis puede suponer el aumento de vehículos en circulación todos los días de la semana, nos estaríamos encontrando con muchos más problemas de tráfico de los que actualmente tenemos.

A modo orientativo, según el estudio técnico realizado por la consultora VECTIO en 2017 (Página 51)

- Los kilómetros recorridos por un Taxi en días laborables:
- Kilómetros “ocupados”: 94, 31 km (45, 35% del total de kilómetros).

- Kilómetros “vacíos”: 113, 65 km (54, 65% del total de kilómetros).
- Por tanto, el número total de kilómetros recorridos en días laborables por cada unidad de Taxi sería de: 207, 96 km
- Los Kilómetros recorridos por un Taxi en fin de semana:
- El sábado el 47, 95% de los kilómetros recorridos son “ocupados” (103, 72 km/día) respecto al 52, 05% “en vacío” (112, 57 km/día). Por tanto, el número total de kilómetros recorridos en sábado por cada unidad de Taxi sería de: 216, 29 km.
- Los domingos los km ocupados representan 44.56% del total (95, 17 km/día), respecto a 55, 44% en vacío (118, 42 km/día). 213, 59 km.

Por tanto, consideramos que, si el número de taxis en circulación durante los días laborables se puede llegar a incrementar por la adquisición de un eurotaxi, en más de 3.000 vehículos/día y durante el fin de semana en 7.862 vehículos, tanto los sábados como los domingos, el tráfico se vería seriamente perjudicado. (Actualmente, de lunes a viernes permanece inactiva 1/5 de la flota y los sábados y los domingos permanece inactiva la mitad de la flota).

Por otro lado, la obligación que recoge el Anteproyecto de modificación de la ORT en el art. 38 bis. 3º. c) de:

<(…)“ Facilitar a los servicios municipales la información obtenida, a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos, en relación con la prestación de los servicios realizados a personas con movilidad reducida”(…) no la consideramos conforme a derecho, porque, como ya se señaló en el 24º FUNDAMENTO DE DERECHO DE LA SENTENCIA del TSJM (STSJM 7512/2017):

(…)“ VIGÉSIMO-CUARTO.- Respecto de la obligación de facilitar datos (art. 22.6) la parte afirma que la exigencia de datos de los servicios por parte de la Administración Municipal Madrileña a los titulares de las licencias queda fuera de su competencia, toda vez, que la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de la Comunidad de Madrid, y su Reglamento (decreto 74/2005, de 28 de julio), no recogen esa posibilidad. La cesión de datos fue analizada por la Sentencia dictada por esta Sala y Sección Sentencia el 10 de julio de 2012 (ROJ: STSJ M 8887/2012 - ECLI:ES:TSJM:2012:8887) si bien referida a las entidades que gestionan radioemisoras deberán adoptar las medidas de control indicándose que 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 vínculo, por lo que se precisa una norma de rango más elevado para imponer dicho tipo de obligaciones”(…)

(…)“ La actividad de intervención de las Entidades locales se ajustará, en todo caso, a los principios de igualdad de trato, necesidad y proporcionalidad con el objetivo que se persigue. 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(...) >

Dicha obligación ya fue eliminada en esta sentencia para las radioemisoras, pero ahora, el Ayuntamiento pretende recabar de manera obligatoria estos datos de los servicios realizados por los eurotaxi a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos, cuando sería mucho más sencillo solicitar la colaboración de esos titulares de licencia de manera voluntaria, como así hicieron ya en el año 2017 los 767 titulares de licencia y conductores que voluntariamente facilitaron los datos de sus servicios y explotación a la gestora VECTIO.

Propuesta de Élite:

En resumen, Élite propone como solución, limitar al 6% el número de vehículos Eurotaxi que se puedan beneficiar de la exención del régimen general de descanso, e intentar incentivar su adquisición, mejorando su rentabilidad a través de subvenciones, tanto para los titulares como para los PMRs (bono social), estableciendo una convocatoria a tal efecto, y recuperando para las tarifas del próximo año, el importe de 8, 00€ máximo de recogida para servicios concertados fuera del término municipal de Madrid. Asimismo, por los mismos motivos esgrimidos anteriormente, consideramos no conforme a derecho la obligación de facilitar los datos relativos a los servicios prestados por los eurotaxis.

Por lo tanto, proponemos una nueva redacción del artículo 38º bis (la exponemos a continuación), así como la introducción de nuevo del artículo 38 ter. Bases del procedimiento por el que se regirán las convocatorias para la concesión del régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi, en los mismos términos en los que estaba redactado.

Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.***Artículo 38 bis. Régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi***

- 1.- Cualquier titular de licencia podrá adscribir un vehículo Eurotaxi a su licencia siempre y cuando supere la convocatoria establecida a tal efecto. Dicha convocatoria establecerá un cupo máximo del 6% de licencias que adscriban un vehículo eurotaxi.*
- 2. Las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi estarán exentos del régimen general de descanso previsto en el artículo 37 y podrán exhibir publicidad en el exterior del vehículo en los términos a los que se refiere el artículo 26.4 b).*
- 3. Los titulares de licencia de taxi que tengan adscrito un vehículo eurotaxi deberán cumplir las siguientes obligaciones:*
 - a) Prestar servicio de modo prioritario a las personas con movilidad reducida.*
 - b) Estar adscrito a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos*
 - c) Facilitar la información, obtenida a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos, relativa a la prestación del servicio realizado a personas con movilidad reducida, especialmente el número y características de los servicios contratados, los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos, y quejas y reclamaciones de los usuarios.*
 - d) Retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza a que se refiere el apartado 2 del artículo 25.*

Contestación:

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

En la actualidad se dispone de 564 eurotaxi, de los cuales 536 pertenecen al régimen especial. Tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años, permitiendo a los beneficiarios

llevar publicidad en el portón trasero del vehículo y prestar servicio todos los días de la semana al estar excepcionados del régimen de descanso.

Con ocasión de la actual reforma de la ORT resulta conveniente estudiar las diferentes opciones, y la solución convenida ha sido la de conceder libertad a los titulares de licencia para adscribir un eurotaxi, sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación han demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida. Además, el vehículo deberá ser Eco o cero por lo que se protegerá la calidad del medio ambiente.

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

En cuanto a la obligación de aportar información respecto a los servicios a personas de movilidad reducida, ya recogida en la modificación de la ordenanza de 2014, se configura como una obligación del titular de la licencia que tenga adscrito un vehículo eurotaxi. Ello no debe confundirse con la previsión de la sentencia 564/2017, de 17 de julio, del TSJ de Madrid, que definitivamente no declaró la nulidad del artículo 22.6 (ahora incluido en el artículo 22.2), respecto a la obligación de los titulares de licencia de facilitar datos debido a esa relación de sujeción especial que une a los titulares de licencias con el Ayuntamiento de Madrid.

Respecto a los beneficios del eurotaxi en forma de exención de régimen de descanso, se pronuncia expresamente la sentencia del TSJ de Madrid 830/2017, de 28 noviembre, al indicar:

(...) En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxis y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado, puesto que el artículo 49 de la Constitución establece que los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos. Dicho principio ha de informar la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos. En aplicación del apartado 3º del artículo 9 que establece: que corresponde a los poderes públicos, promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social, la norma del Ayuntamiento de Madrid que promueve la disponibilidad de eurotaxis para su servicio a las personas con diversidad funcional y ello con independencia del número de servicios que se presten, habida cuenta no sólo el número de servicios que se prestan, pues lo que la parte actora señala, no es un dato estadístico, que no sirve para determinar el número de servicios demandados en un momento concreto en todo el territorio del área de prestación de servicios a los que pueden dar servicio el vehículo adaptado.

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”.

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

4 DURACIÓN DEL SERVICIO Artículo 38º.

Como SERVICIO DE INTERÉS PÚBLICO GENERAL, queremos añadir/mantener el mínimo de 7 horas diarias que tenemos la obligación de prestar servicio. Los servicios de interés general son aquellos que las administraciones públicas de los Estados miembros de la UE consideran como tales y que, en consecuencia, están sujetos a obligaciones específicas de servicio público

Nuestros usuarios se merecen que se garantice que siempre tendrán Taxis a su disposición, y este mínimo garantiza esa posibilidad.

Así, en los primeros momentos de la crisis socio-sanitaria, el Artículo 14. (Medidas en materia de transportes) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, declaraba que:

<(…)”2. Asimismo, se adoptan las siguientes medidas aplicables al transporte interior:
(...)c) Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios y marítimo de competencia autonómica o local que están sometidos a contrato público u OSP, o sean de titularidad pública, mantendrán su oferta de transporte.”(...)>

En la Ordenanza en vigor figura en el apartado 1º la duración mínima de 7 horas, y la consideramos justa y correcta, porque entendemos que el servicio del TAXI es un servicio de INTERÉS GENERAL, y como tal, debe considerarse por encima de cualquier cosa el interés público.

Esta consideración de servicio de INTERÉS GENERAL viene recogida en la SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO STS: 921/2018, de 4 de junio, donde establece que:

SEXTO:

El sector del taxi, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) al objeto de garantizar su calidad y seguridad, con exigencias que hacen más onerosa su prestación.”

UNDÉCIMO:

(...)...” a fin de poder mantener un servicio de interés general como el de taxis por el que han optado las administraciones competentes en la materia.”

Por todo lo expuesto, consideramos más que necesario recoger en este artículo la duración mínima de la jornada en siete horas, para de este modo poder asegurar el servicio a todos los ciudadanos.

Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 38. Duración del servicio

1. Todas las licencias de autotaxi deberán prestar servicio de lunes a domingo un mínimo de siete horas diarias y un máximo de 24 horas, salvo los días de descanso obligatorio. Dicho periodo se computará entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente.

Contestación:

La ordenanza contiene una regulación que, mediante resolución del órgano competente se permite la posibilidad de ajustarlo a la realidad cambiante en los supuestos contemplados en el apartado 2º.

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.

Como ya se significó, este modelo se sigue en otros municipios como Barcelona, Málaga o Valencia en los que además del régimen de descanso se contempla dentro de la potestad municipal la posibilidad de regulación horaria, siendo además los artículos 37 y 38 admitidos en su regulación en la Sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio.

Precisamente la potestad municipal de regulación horaria, en el marco de las competencias de ordenación asignadas a los municipios por el artículo 4 de la LTC, representa un claro ejemplo de la consideración del taxi como un servicio de interés general, al tratarse de una actividad privada de interés público: tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la intervención pública, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales de prestación del servicio.

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

5 UNIFORMIDAD Artículo 54º.

Desde la Asociación ELITE TAXI MADRID consideramos que esta modificación que ustedes proponen soluciona en gran medida el problema de la imagen de nuestros conductores. Hasta ahora, en el apartado d) del Artículo 54º sólo se dictaban prohibiciones explícitas en la vestimenta, pero no se nos indicaba un código de vestimenta que unificase la imagen del sector, y que evitase circunstancias plenamente denunciabiles en la forma en la que prestaban servicio algunos compañeros.

Nos gustaría hacerles una serie de puntualizaciones, en primer lugar, quisiéramos que especificaran ustedes que el pantalón debe ser largo, para evitar la confusión y que haya compañeros que en verano utilicen pantalones cortos de vestir, como es el caso de algunas bermudas. También nos gustaría que se añadiera el pantalón tipo chino o similar, porque creemos que es muy cómodo y da buena imagen.

En segundo lugar, quisiéramos que se añadiera la posibilidad de que las camisas y los polos puedan ser también de colores claros, creemos en la necesidad de una uniformidad, no de un uniforme, y en verano nos parecen más cómodos para trabajar los tonos claros, y puesto que hay ya un gran número de taxistas que trabajan con emisoras o aplicaciones que han adoptado, de manera voluntaria, un uniforme que incluye la camisa de color azul claro, sería un perjuicio para este gran número de taxistas, prohibir en ordenanza el uso de este color muy implantado ya de manera natural en el sector.

Lo que sí vemos necesario, es que estas camisas o polos tanto oscuros como claros, no tengan ningún tipo de estampado, sólo el escudo de su emisora o entidad.

Por todo ello, proponemos las siguientes modificaciones:

Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 54. Obligaciones de los conductores

Los conductores de los vehículos autotaxi están obligados a:

(...)

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

1º. Camisa o polo claros u oscuros, siempre que no lleven estampado alguno.

2º. Falda o Pantalón largo de vestir, o tipo chinos, ambos 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.”

Contestación:

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

6 REGULACIÓN DEL SERVICIO.

La propuesta que plantea el Ayuntamiento en el Artículo 37º.5 de su Anteproyecto de modificación es la siguiente:

<(…)5. En situaciones de disminución de la demanda superiores al cincuenta por ciento de la media de los años precedentes, excluido agosto, debidamente acreditadas durante dos meses consecutivos, el órgano municipal competente, previa consulta a las organizaciones representativas del sector del taxi, podrá declarar una situación de disminución significativa de la demanda por un plazo renovable de un mes en el que se podrá aplicar el siguiente régimen excepcional de descanso:

a) Las licencias pares podrán prestar servicio únicamente los días pares.

b) Las licencias impares podrán prestar servicio únicamente los días impares.

c) Las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi podrán prestar servicio a personas con discapacidad o personas especialmente vulnerables todos los días. Para el resto de los servicios será de aplicación lo dispuesto en las letras a) y b).

Lo especificado en este artículo se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4.>

Para evitar la elevada pérdida de rentabilidad que hemos sufrido durante la crisis económica provocada por la COVID-19, además del aumento en los niveles de contaminación, congestión del tráfico y riesgo para la salud, asociados entre otros a una situación extraordinaria de bajada de demanda del servicio, nos parece justa esta habilitación especial para que el Ayuntamiento regule el servicio en circunstancias especiales, pero con una serie de matices; tal y como se expone en el Anteproyecto de modificación de la Ordenanza, nos encontramos en una situación demasiado encorsetada que no solucionaría el problema de manera eficaz.

Consideramos que no se debe fijar de antemano un porcentaje del 50% en la reducción del servicio mediante una regulación PAR-IMPAR independiente a la bajada de la demanda, sino que, de manera flexible, se debe plantear la reducción del servicio en relación con la caída de la demanda, y posteriormente adecuarla mensualmente, buscando la flexibilización en la oferta de taxis.



Asimismo, pensamos que la acreditación de la bajada de la facturación durante dos meses consecutivos nos parece excesiva en tiempo, y poco práctica a la hora de solucionar de manera rápida y efectiva una pérdida significativa de rentabilidad en la explotación de las licencias. Este informe, además, debería ser emitido por cualquier organismo oficial de la Administración con capacidad para manejar e interpretar todos los datos relativos a los servicios de la actividad del Taxi, como así lo hizo la Dirección General de Estadística de la Comunidad de Madrid a lo largo de la pandemia.

En Cataluña, el AMB de Barcelona certificó la caída del servicio del Taxi con datos de facturación durante los primeros momentos de la Pandemia.

Dicho informe, traducido al castellano dice lo siguiente:

<..."Conforme a "El estudio técnico de facturación del servicio del taxi del área metropolitana de Barcelona durante el estado de alarma Covid-19 "elaborado por el IMET se informa:

La media mensual de facturación de un taxista medio del área metropolitana de Barcelona en el semestre septiembre 2019- febrero 2020 se estima en 3.645 euros.

La media mensual de facturación del 4 de marzo de 2020 al 3 de abril de 2020 se estima en 924 euros.

Por lo tanto, la bajada de facturación de un taxista medio del área metropolitana de Barcelona durante el mes anterior al día 4 de abril ha sido superior al 75% de la media de facturación del semestre anterior a dicha fecha." >

Tampoco estamos de acuerdo en que los Eurotaxis puedan prestar servicio todos los días a personas especialmente vulnerables, cuando se apruebe un régimen excepcional de descanso a causa de situaciones de bajada significativa de demanda, por ser un término demasiado ambiguo. Estos servicios se pueden realizar con cualquier vehículo autotaxi.

Entendemos que para que se pueda regular el servicio de un modo eficaz y a la vez conforme a Derecho por situaciones de disminución de demanda, deben concurrir una serie de circunstancias especiales, como, por ejemplo:

- Que la Regulación que se plantee sea una regulación excepcional en circunstancias anómalas y complejas que requieran de una actuación rápida por parte del Ayuntamiento.
- Que esta regulación sea proporcionada a la bajada de la facturación del servicio de Taxi. Se podrían así plantear distintas regulaciones dependiendo de la bajada de la demanda del servicio, revisables mensualmente.
- Debe mediar un informe previo de la CAM o cualquier otro organismo oficial de la Administración, que justifique esa bajada de la demanda del servicio, y de este modo poder tomar una decisión proporcionada y necesaria al respecto.
- Para establecer estas regulaciones excepcionales debe haber reuniones previas con las Asociaciones representativas del sector, de manera que haya una comunicación más fluida y constante entre el sector del Taxi y el Ayuntamiento.

En esta regulación se deben respetar los principios de proporcionalidad (que no sea desproporcionada), principio de legalidad (que no sea contraria a la Ley o las competencias del Ayuntamiento) y que prevalezca la seguridad jurídica (que quede claro y no lleve a confusión).

Por lo tanto, quisiéramos proponerles la modificación del artículo del siguiente modo:

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 37. Régimen general de descanso

*5. En situaciones de disminución de la demanda superiores al cincuenta por ciento de la media de los años precedentes, excluido agosto, debidamente acreditadas durante más de treinta días naturales, el órgano municipal competente, previa consulta a las asociaciones representativas del sector del taxi, podrá declarar una situación de disminución significativa de la demanda: en la que aplicará un régimen especial de descanso de manera proporcionada a la caída de la demanda, **renovable mensualmente**, que asegure la prestación del servicio a los usuarios y la rentabilidad de sus prestadores.*

Las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi podrán prestar servicio a personas que se desplazan en silla de ruedas o personas especialmente vulnerables todos los días. Para el resto de los servicios será de aplicación la regulación acordada en cada momento por el órgano municipal competente.

Lo especificado en este artículo se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4.

Contestación:

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.

Durante la pandemia del COVID-19 se ha puesto de manifiesto la imposibilidad de modificar el régimen de descanso ante bajadas sustanciales de la demanda, pues no existía una habilitación normativa que permitiera su modificación.

La regulación propuesta por el Ayuntamiento de Madrid no plantea un ajuste continuo de la oferta de taxis, que llevaría a una modificación continua del número de taxis en calle de imposible control.

La regulación que se plantea está orientada a circunstancias excepcionales debidamente acreditadas y por ese motivo se definen los supuestos y condiciones para realizar la modificación de Régimen General de Descanso. El suministro de datos que se prevé en el artículo 22.3 es imprescindible para la toma de decisiones motivadas para la regulación del régimen de descanso.

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

7 LICENCIA DE TAXI POR PUNTOS Artículos 10.2, 70.2, 71.2 y en el Anexo VIII.

Nos oponemos al establecimiento de la licencia de taxi por puntos porque se rompe claramente el principio de legalidad en su aplicación, puesto que no hay ninguna normativa o ley superior que recoja este régimen sancionador dirigido hacia los titulares de licencia.

Realizamos tal afirmación porque, como la propia definición del Principio de legalidad advierte,

(...)“el Principio de Legalidad es un principio fundamental, conforme al cual todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la ley vigente y su jurisdicción, no a la voluntad de las personas”(…)>

Es más, en el Artículo 92 de la CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA en su TÍTULO PRELIMINAR hace referencia a este Principio fundamental del ordenamiento jurídico español.

<Art. 9.3º de la CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA.

La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.>

Por otro lado, la responsabilidad por las infracciones cometidas viene recogida en el Artículo 57º 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, y es única y exclusiva del titular, aunque éste, a posteriori pueda tomar acciones judiciales contra su conductor asalariado por la comisión de esa infracción. *<(…)“2. La responsabilidad administrativa se exigirá al titular de la licencia a que se refiere el apartado anterior, sin perjuicio de que éstas puedan deducir las acciones que resulten legalmente procedentes contra los/as conductores/as u otras personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.”(…)>*

Con los miles de conductores asalariados que forman parte del sector del Taxi de Madrid, sería totalmente injusto establecer este sistema que claramente perjudica a los titulares de licencia, y, sin embargo, no sería coercitivo para los conductores, a los que no les afectaría directamente la suspensión de una licencia que no les pertenece, por la comisión de infracciones con pérdida de puntos, permitiéndoles continuar realizando su actividad con otro taxi sin ningún impedimento.

Además, sería contrario al principio de culpabilidad consagrado en el artículo 28.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), dado que sólo podrán ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas y jurídicas, así como, cuando una Ley les reconozca capacidad de obrar, los grupos de afectados, las uniones y entidades sin personalidad jurídica y los patrimonios independientes o autónomos, que resulten responsables de los mismos a título de dolo o culpa.

Por ello, consideramos que la implantación de la LICENCIA DE TAXI POR PUNTOS, no sería conforme a derecho, y, por tanto, solicitamos la eliminación de los artículos 702, 712, del ANEXO VIII, y lo que haga referencia a este sistema en el artículo 102.

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.

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

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

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

El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción "...Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves."

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende establecer unas pautas claras de aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende

graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, “Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos siguientes se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencias o de seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora”.

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

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

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

8 BUCLE MAGNÉTICO

Artículo 22º, en la Disposición Transitoria Tercera y en el apartado B.1 del Anexo V.

No estamos de acuerdo en la obligatoriedad del bucle magnético en los taxis. Estos sistemas sólo están implantados en determinados audífonos, para personas usuarias de una prótesis auditiva (audífono/implante), ni siquiera lo poseen todas las personas con dificultad auditiva y su función es simplemente evitar reverberaciones, ruido ambiente o conversaciones cercanas, para conseguir un sonido más nítido.

Teniendo además en cuenta la situación económica tan delicada en la que nos encontramos por los efectos de la crisis socio-sanitaria provocada por la COVID-19, esta inversión que de forma obligada deben soportar los Taxistas sin ningún tipo de subvención o ayuda, consideramos que se propone en el peor momento para el sector.

Creemos, además, que este dispositivo es más práctico y adecuado para espacios más amplios como auditorios, teatros, cines, iglesias, salas de reuniones, e incluso autobuses o trenes, más que para un espacio tan reducido como es el de un taxi.

Por todo ello consideramos que la implantación del bucle magnético debe ser recomendable, pero nunca obligatorio, y solicitamos eliminar cualquier referencia que se haga al sistema de BUCLE MAGNÉTICO en el Artículo 22º, en la Disposición Transitoria Tercera y en el apartado B.1 del Anexo V.

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.

9 REQUISITOS PARA SER TITULAR DE LICENCIA Artículo 4º.

Consideramos muy peligrosa la entrada de la persona jurídica, y nos preocupa la supervisión por parte del Ayuntamiento en el otorgamiento de licencias a las personas jurídicas.

En la redacción del primer punto, donde dice... <" No podrán otorgarse las licencias de forma conjunta a más de una persona ni podrán ser titulares de las mismas las comunidades de bienes">...., queremos añadir el compromiso del Ayuntamiento de que supervise este otorgamiento de licencias de forma directa, para evitar el posible fraude de ley que algunos titulares puedan cometer en la adquisición de licencias.

A este respecto, puede darse un claro fraude de ley cuando una sola persona física puede constituir una multitud de personas jurídicas y adquirir licencias de forma conjunta entre todas las sociedades. Por ejemplo, si una persona física constituye diez sociedades mercantiles, ésta podría adquirir al menos diez licencias de taxi, cuando en realidad, todas pertenecen a la misma persona.

La obligación de tener equipo informático en el punto e), la consideramos innecesaria y fuera de toda lógica, puesto que cualquier titular de licencia puede acceder telemáticamente a todos los servicios a través de sus gestorías.

Por ello, solicitamos la siguiente modificación.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M. Artículo 4. Requisitos para ser titular de licencia

1. Para la obtención de licencias municipales de autotaxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser persona física o jurídica. No podrán otorgarse las licencias de forma conjunta a más de una persona ni podrán ser titulares de las mismas las comunidades de bienes.

El Ayuntamiento supervisará de forma directa el otorgamiento de las licencias para el estricto cumplimiento de lo establecido en esta Ordenanza, evitando el fraude de ley en su obtención por parte de personas jurídicas, cuando varias entidades opten a la consecución de una o varias licencias y estén controladas por la misma persona.

En todo caso se considerará que existe un control de la sociedad, cuando las acciones o participaciones de la persona supongan, al menos, el 50% del capital social.

Salvo prueba en contra, en los siguientes casos:

I Cuando, al menos, la mitad del capital social esté distribuido entre socios con los que conviva y a quienes se encuentre unido por vínculo conyugal o de parentesco por consanguinidad, afinidad o adopción, hasta el segundo grado.

I Cuando su participación en el capital social sea igual o superior a la tercera parte del mismo.

I En caso de que tenga atribuidas funciones de dirección y gerencia, cuando su participación en el capital social sea igual o superior a la cuarta parte del mismo.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

(...)

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.

(...)

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.

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 está incluido en esta modificación, se remite expresamente a lo disponga el Decreto autonómico y no procede añadir a la modificación de la ordenanza más restricciones que las expresamente contempladas en el Decreto autonómico.

Respecto a la obligación de disponer de un equipo informático, es una obligación que se deriva del Decreto 35/2019, de 9 de abril, y la Ordenanza Reguladora del Taxi se limita a incorporarlo.

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

10 DEFINICIONES Artículo 1º bis.

Solicitamos que se añada la definición de vehículo auto taxi establecida por la Sala Tercera Tribunal Supremo en su Sentencia de 4 de junio de 2018 del Tribunal Supremo (STS 1913/2018) donde declara en su FUNDAMENTO DE DERECHO SEXTO lo siguiente:... <"Así, el conjunto de requisitos y limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio del taxi en su concepción tradicional y que se mantiene en la actualidad como un servicio de interés general."...>

También, queremos proponer la incorporación de la palabra "máximo" cuando se haga referencia al precio cerrado por los motivos expuestos anteriormente.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M. Artículo 1.bis. Definiciones

1. Tipos de vehículo:

- a) Vehículo autotaxi: vehículo que presta un servicio de interés público general adscrito a una licencia de autotaxi.
- b) Vehículo eurotaxi: vehículo autotaxi que presta un servicio de interés público general y que cumple las condiciones para ser calificado como accesible o adaptado en los términos previstos en la normativa reguladora de accesibilidad, acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.

2. Formas de contratación:

- a) Servicio previamente contratado: servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático.
- b) Servicio directamente contratado: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi.

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 vigentes, incluida la tarifa fija.
- b) Precio máximo cerrado: precio estimado de un servicio de taxi calculado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid, de acuerdo con las tarifas vigentes, que tendrán carácter de máximas.

Contestación:

La naturaleza jurídica del taxi está claramente definida pues como ya se expuso en el informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto 74/2005, de 28 de julio:

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

En efecto, la indicada naturaleza del servicio de los autotaxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias de servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo”.

Por tanto, entendemos que la calificación del Tribunal Supremo en el contexto de la norma está referido a un servicio público impropio, pues se trata en realidad de una actividad privada de interés general, no siendo necesario su inclusión en la modificación de la ordenanza.

El objetivo de la definición del tipo de vehículo es distinguir el vehículo taxi y el vehículo eurotaxi, por lo que no procede incorporar otros elementos a la definición.

Por otro lado, como se ha indicado anteriormente, en cuanto al alegación formulada de incorporar en la definición de precio cerrado del artículo 1bis el concepto de máximo, según Informe de 29 de octubre de 2020 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en relación con el borrador previo de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, “en la Ordenanza se podrá aludir a precio cerrado, pero no a precio cerrado máximo, pues, de otro modo, no se ajusta a lo que se establece en el citado Decreto”.

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

11 TRANSMISIÓN DE LICENCIAS Artículo 7º.

Según se establece en el Decreto 74/2005 de 28 de Julio por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de transportes de la CAM, en su Art. 17.2º <“(…) La persona que transmita una licencia municipal de autotaxi no podrá volver a obtener ninguna otra, en el mismo o en diferente municipio, hasta transcurridos dos años.”(…) >, por lo tanto, pedimos que se vuelva a introducir esta condición tal cual está redactada en el Reglamento en la nueva Ordenanza Municipal del Taxi, y no se retire de la Ordenanza Municipal del Taxi, a pesar de que en el nuevo borrador nos remite al Reglamento del Taxi.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 7. Transmisión

3. El adquirente de la licencia de taxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos

en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

(…)

c) La persona que transmita una licencia municipal de autotaxi no podrá volver a obtener ninguna otra, en el mismo o en diferente municipio, hasta transcurridos dos años.

Contestación:

Dado que es un requisito específico que determina el RTCM, no es preciso su incorporación en el proyecto de modificación pues es de aplicación inmediata.

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

12 SUPUESTO DE FALLECIMIENTO DEL TITULAR DE LA LICENCIA Artículo 9.

Nos gustaría incluir que se permita que los herederos nombren a una persona que sea el interlocutor con el Ayuntamiento, para facilitar los trámites administrativos y que se pueda mantener la explotación de la licencia ya sea mediante la persona designada por los herederos, o bien mediante conductores asalariados.

Se dan casos, (pocos, afortunadamente) en los que el titular no tiene realizado testamento, y sus herederos hasta que se solventan los trámites administrativos, se quedan en situación de desamparo, esto ocurre en el fallecimiento repentino de un titular con pareja e hijos a su cargo, y no pueden contratar ni realizar actos administrativos para continuar con la explotación de la licencia.



-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 9. Supuesto de fallecimiento del titular

(...)

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.

0. 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, bien directamente, o mediante un conductor asalariado siempre que se acredite lo estipulado en los artículos 32.2 y 32.3 respectivamente.

En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional prevista en el artículo 34 de esta Ordenanza y el heredero responderá del desempeño de la actividad como un titular de licencia.

Contestación:

La prestación del servicio se entiende referida a la titularidad de la licencia que, en el caso de fallecimiento del titular, hasta que se adjudica la herencia, la ORT permite una titularidad (inscripción) provisional a favor de uno de los herederos a efectos de garantizar la explotación de la licencia, no siendo factible que dicha titularidad se asuma por un conductor.

Esta titularidad provisional a nombre de uno de los herederos permite la explotación de la licencia y no impide, y de hecho así se materializa en la práctica, que se contrate conductores para el ejercicio de la actividad de conductor.

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

13 CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS Artículo 17º.

Queremos introducir las lunas tintadas, en un grado que permitan mantener la visibilidad interior, puesto que en el verano estaría más protegido del calor el habitáculo interior y podemos proteger de este modo la intimidad de los usuarios.

Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

1. Los vehículos deberán estar clasificados como turismos y tener las siguientes características: (...)

f) Ventanillas provistas de lunas inastillables, transparentes, o tintadas de forma que se permita la visibilidad interior, en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo, de modo que se consiga la mayor visibilidad, luminosidad y ventilación posibles. Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario.

Contestación:

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 impide la posibilidad de lunas tintadas.

Para vehículos autotaxi el artículo 23 c) de Decreto 74/2015, establece que las “Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo.... Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario”

Para los vehículos eurotaxi, el punto 4.2 UNE 26494:2014 indica que “La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida.”

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tintar (transmisión >70%). No existe término medio, un tintado p.e. de 40%.

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

14 OBLIGACIÓN DE FACILITAR DATOS POR PARTE DE LOS TITULARES DE LICENCIA Artículo 22º.

No estamos de acuerdo en suministrar información relativa a los totalizadores de nuestros taxímetros en la forma en la que está redactada la modificación, puesto que no especifica qué datos son los susceptibles de ser exigidos por el Ayuntamiento cuando habla de...”cualesquiera”.... Consideramos que es una redacción muy ambigua y que no tiene justificación alguna.

Asimismo, tal y como ya se dictaminó en la sentencia STSJ M 7512/2017 de 7 de Julio, en su FUNDAMENTO DE DERECHO CUADRAGÉSIMO- SEGUNDO:

“...El artículo 31 apartado 3º de la de la Constitución establece que sólo podrán establecerse prestaciones personales o patrimoniales de carácter público con arreglo a la Ley, ello significa que para imponer cualquier tipo de obligación lo que supone una prestación personal se necesita una norma con rango de Ley que dé cobertura a dicha forma de intervención en la vida de los ciudadanos” “ La actividad de intervención de las Entidades locales se ajustará, en todo caso, a los principios de igualdad de trato, necesidad y proporcionalidad con el objetivo que se persigue. 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. “...

Por lo tanto, entendemos que esta obligación no está convenientemente fundamentada, y la redacción de este artículo no recoge los principios fundamentales que se mencionan.

Además, se debe tener en cuenta que la exigencia de comunicación indiscriminada de datos en los servicios de transporte de viajeros es ilegal dado que alberga una vulneración del derecho fundamental a la protección de datos de carácter personal (artículo 18.4 de la Constitución y artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea), según la S.T.S. 332/220 de 6 de marzo de 2020.

En este sentido, y aunque esta sentencia anuló la obligación de comunicar datos en casos de servicios en vehículos VTC, entendemos que los fundamentos son plenamente aplicables a la Ordenanza del Taxi.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios

(...) 3. Los titulares de las licencias estarán obligados a facilitar, a requerimiento del Ayuntamiento de Madrid, los datos de los totalizadores de los taxímetros de los vehículos y



cualesquiera otros datos relacionados con la explotación necesarios para la ordenación del servicio. El órgano competente determinará la forma y formato de entrega de esta información. En el caso de que la información contenga datos personales susceptibles de protección, la información se entregará anonimizada.

Los titulares de la licencia deberán conservar estos datos diarios durante un periodo de un año. En todo caso, sólo podrán solicitarse aquellos datos para cuya obtención no sea preciso desprecintar el taxímetro. (...)

Contestación:

La propuesta consiste en esencia con la incluida en el Proyecto de modificación

22.3 Los titulares de las licencias estarán obligados a facilitar, a requerimiento del Ayuntamiento de Madrid, los datos de los totalizadores de los taxímetros de los vehículos autotaxi y cualesquiera otros datos relacionados con la explotación necesarios para la ordenación del servicio. El órgano competente determinará la forma y formato de entrega de esta información. En el caso de que la información contenga datos personales susceptibles de protección, la información se entregará anonimizada.

Los titulares de la licencia deberán conservar estos datos diarios durante un periodo de un año. En todo caso, sólo podrán solicitarse aquellos datos para cuya obtención no sea preciso desprecintar el taxímetro.

Los datos que los titulares de licencia de autotaxi tienen obligación de suministrar son los que, a petición del Ayuntamiento, proporcione los totalizadores con dos consideraciones: no resulte necesario desprecintar el taxímetro y los datos estén anonimizados.

Lo cual debe y puede entenderse sin perjuicio de la potestad municipal de inspección de las licencias tal y como expresamente ha dictaminado la sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, con ocasión del recurso contencioso administrativo interpuesto por la Asociación madrileña del taxi contra la ORT de 2012 (confirmado en casación por la sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio) en relación con la petición de nulidad del artículo 22.6 (ahora en la modificación artículo 22.3) que el tribunal descarta su invalidez en consideración a la relación de sujeción especial entre los titulares de las licencias de autotaxi y las Administración municipal, por las siguientes consideraciones:

“...en las relaciones de sujeción especial, resulta posible regular la cesión de dichos datos, como ocurre en el caso presente, pero es que además los mismos, pueden tener justificación dentro de las labores de inspección no pudiendo olvidarse que el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, establece que los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales”.

En consecuencia, el Ayuntamiento puede solicitar a los titulares de licencia los datos de los totalizadores no solo en el ejercicio de la potestad de ordenación, a cuyo fin responde este artículo 22.3, sino también en el marco de la potestad de inspección para verificar el cumplimiento de las condiciones de prestación del servicio.

La modificación contenida en el artículo 37.5, reducción de la oferta del taxi en circunstancias excepcionales, obliga a disponer de datos de la demanda del taxi para evaluar si se cumplen las condiciones objetivas necesarias para la reducción de la flota, por lo que es imprescindible la aportación de los datos que se incluye en la Ordenanza.

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

15 FIJACIÓN DEL MÓDULO LUMINOSO A LA CARROCERÍA Figura en el Artículo 23º.

Solicitamos del Ayuntamiento la autorización para poder instalar de forma voluntaria el módulo luminoso fijado mediante imanes, y de ese modo poder quitarlo en caso de que no estemos prestando servicio. Asimismo, el luminoso irá forzosamente en el lado del copiloto, a la derecha en el sentido de la marcha, en la misma ubicación que se usa en casi todas las ciudades de España, y sería implantado a partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza a los vehículos que vayan renovando hasta la total renovación del parque.

Este sistema se utiliza en otras ciudades, y además de la sencillez en su instalación, permite mantener la estética en determinados vehículos (véase el modelo Tesla) que no pueden anclar en su techo de manera fija el módulo luminoso.

También queremos seguir insistiendo en introducir la posibilidad del sistema de emergencia SOS en las capillas, como ya está autorizado en otros municipios, y de este modo evitar situaciones de peligro para los profesionales del Taxi.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 23. Módulo luminoso

Corresponde al Ayuntamiento de Madrid autorizar las marcas y modelos de módulos luminosos o capillas a instalar en los vehículos autotaxi que deberán estar homologados, previa consulta a las asociaciones representativas de los titulares de licencias.

El módulo luminoso dispondrá de vista a doble cara y estará compuesto de un soporte o bastidor blanco, que podrá estar fijo o incorporado mediante imanes a la carrocería y que no presentará aristas cortantes, en el que irán alojados los siguientes compartimientos con la denominación que a continuación se detalla:

- a) Tarifas: indicará el número de la tarifa o letra que en cada momento marque el taxímetro. En aquellos módulos luminosos que tengan la opción de incorporar la palabra S.O.S., también podrá figurar de forma independiente las letras "S", "O", "S" en el módulo luminoso.*
- b) Letrero taxi: con fondo de color negro y la palabra TAXI en mayúsculas de color amarillo.*
- c) Luz verde de "libre": indicará con su encendido y apagado la situación de disponibilidad del vehículo durante el día y la noche.*

El módulo se instalará en el lado derecho de la parte anterior del techo del vehículo situándose, según el sentido de la marcha, el cajetín de tarifas en su parte izquierda y el de luz verde en su parte derecha.

Por los mismos motivos, solicitamos la modificación del ANEXO III, que hace referencia a los módulos luminosos, para que éstos se adapten a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño y se permita usar una base imantada.

Contestación:

El artículo 23 no está incluido en el Proyecto de modificación, en todo caso se hace notar que la ordenanza se limita a definir la ubicación del módulo tarifario, sus dimensiones y sus características.

La sujeción de este al techo o sobre barra está definida en el protocolo de instalación del taxímetro, en el que el módulo tarifario aparece como un periférico más. En ningún caso, el Ayuntamiento de Madrid es competente para determinar el mecanismo de fijación del taxímetro, de modo que no procede su inclusión en la Ordenanza.

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

16 OBTENCIÓN DEL PERMISO MUNICIPAL DE CONDUCTOR DE AUTOTAXI

Artículo 28º.

Solicitamos que se clarifiquen los requisitos físicos y psicofísicos que hay que cumplir y que se aumenten el número de convocatorias en las que los aspirantes se puedan presentar al examen convocado por el Ayuntamiento de Madrid de los dos actuales, a cinco.

Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 28. El permiso municipal de conductor de autotaxi: obtención y renovación

1. Para obtener el permiso municipal de conductor de autotaxi será necesario acreditar los siguientes requisitos:

(...)

b) No padecer enfermedad infectocontagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de autotaxi, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o bebidas alcohólicas. Se deberá cumplir con los requisitos físicos y psicofísicos necesarios para el desempeño de su labor, tal y como se establece en la Orden PRA/375/2018 que modifica el Anexo IV del Reglamento General de Conductores, que regula los requisitos de aptitud psicofísica

e) Ser declarado apto en el examen que convoca a tal efecto el Ayuntamiento de Madrid. Los aspirantes podrán presentarse a la convocatoria hasta un total de cinco veces.

Contestación:

Los requisitos físicos y psicofísicos son los que determina el Reglamento autonómico en su artículo 31.1 c), que la ordenanza reproduce.

Por otro lado, no se considera ni justificado, ni necesario ni proporcionado introducir limitaciones en cuanto al número de veces que un aspirante puede presentarse a examen lo cual supone incorporar limitaciones de acceso al ejercicio de la actividad del taxi.

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

17 LA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR Artículo 312.

Nos gustaría que se cambiara la palabra PODRÁ por DEBERÁ en el punto 12, no entendemos la finalidad de dar la opción de no incluir en la tarjeta identificativa datos básicos de la actividad de la unidad de taxi y de su titular o conductor.

Para unificar criterios todas las tarjetas de identificación de conductor deberán llevar los mismos datos, que son los que se reflejan en el primer punto de este artículo.

Así mismo, nos sorprende la eliminación de la frase...” a la que se halle adscrito”. refiriéndose a las matrículas y licencias, porque no deja claro a qué matrículas y licencias está adscrito el titular o conductor.

También consideramos que deberíamos introducir la posibilidad de una tarjeta de identificación para los autónomos colaboradores de distinto color que la de los asalariados por cuenta ajena, puesto que su situación laboral es distinta.

Por tanto, proponemos la siguiente modificación:

Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 31. La tarjeta de identificación de conductor autotaxi

1. Para la adecuada identificación del conductor de autotaxi, el Ayuntamiento de Madrid expedirá la tarjeta de identificación de conductor que contendrá una fotografía del conductor y su nombre y apellidos. Asimismo, deberá incluir los siguientes datos:

- a) número del permiso municipal de conductor de autotaxi*
- b) número/s de la licencia/s a de autotaxi a la que se halle adscrito*
- c) la matrícula/s del vehículo/s a la que se halle adscrito*
- d) la modalidad laboral en que se presta el servicio. En caso de tratarse de una modalidad a tiempo parcial, la tarjeta incluirá el horario de trabajo.*
- e) En el caso de que el conductor del vehículo autotaxi sea un autónomo colaborador o dependiente del titular de la licencia, su tarjeta de identificación se expedirá en color distinto al resto de modalidades.*

Contestación:

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

De los datos previstos se valora la eliminación de la matrícula por diferentes motivos:

- Es un documento identificativo obligatorio para garantizar el cumplimiento de obligaciones laborales y de Seguridad Social.*
- Cada conductor asalariado es contratado para trabajar en la licencia/s de las que sea titular el empresario que le contrata; cada licencia tiene adscrito un único turismo matriculado y cada vehículo está identificado en el exterior del vehículo con el número de licencia. Es decir, apareciendo en la TIC el número de licencia no es necesario que también figure la matrícula.*
- En cada sustitución de taxi, el taxista solicita una nueva tarjeta para simplemente anotar el número de matrícula en la misma, siendo que no han cambiado las obligaciones sociales y laborales ni la licencia/s para las que trabaja el conductor, lo cual implica una carga administrativa innecesaria.*

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

18 RÉGIMEN TARIFARIO (TARIFAS FIJAS). Figura en el Artículo 48º.

Queremos modificar la redacción del 2º punto, donde dice... "se establecerán tarifas fijas"... como una obligación. Queremos recordar al Ayuntamiento que no en todos los recorridos al Aeropuerto se establece una tarifa fija obligatoriamente, sólo se establece en los recorridos interiores a la M-30, por ello, sería más correcto poner... "se podrán establecer"... como una posibilidad, y no como una obligación.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 48. Régimen tarifario

(...)

2. *En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez- Barajas se podrán establecer tarifas fijas.*

Contestación:

La introducción de la tarifa fija se considera un avance de garantía de transparencia en la prestación del servicio por lo que se considera que su establecimiento debe quedar fijado en la Ordenanza.

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

19 DOCUMENTACIÓN A BORDO DEL VEHÍCULO Artículo 51º.

Consideramos que no deberían ser obligatorias las tarifas en BRAILLE para ningún taxista, tampoco para los eurotaxi, puesto que los invidentes disponen de todos los medios a su alcance para conocer las tarifas antes de subirse a un Taxi.

Hay una serie de aplicativos y software, algunos de los más conocidos son JAWS y DAISY, que ayudan al invidente a poder convertir los archivos en audio. JAWS es el acrónimo de Job Access With Speech, y es un software lector de pantalla para ciegos o personas con visión reducida. Verbaliza con voz sintética lo que va apareciendo en la pantalla y permite controlar el ordenador a base de comandos del teclado. DAISY es un formato que traspasa los módulos de papel a voz nacido en 1996 con el objetivo de conseguir libros digitales accesibles.

También contamos con el EBOOK, el aparato de libro electrónico que permite leer documentos PDF y HTML. Por otro lado, también existe la opción "lee en voz alta" de Adobe Reader, que suele ser de gran utilidad.

Esto sólo es un breve ejemplo de la multitud de métodos y tecnología que permite a todos los discapacitados visuales o invidentes acceder a cualquier documento, sin necesidad de utilizar el sistema de lectura BRAILLE.

-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 51. Documentación a bordo del vehículo

1. *Durante la prestación del servicio se deberá llevar a bordo del vehículo autotaxi los siguientes documentos:*

(...)



g) Un ejemplar oficial de la tarifa vigente en lugar visible para los usuarios. Deberá mostrarse, además, en el interior del vehículo y en lugar visible para los usuarios, el correspondiente cuadro de tarifas, ajustado al modelo aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, en el que se recojan todos los suplementos y tarifas específicas que, en su caso, proceda aplicar a determinados servicios. Los vehículos eurotaxi deberán llevar un ejemplar de las tarifas en Braille.

(...)

Contestación:

Las tarifas en Braille no se pueden suprimir en su totalidad porque el Anexo VII 2.2.2, del Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, dispone que los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille.

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

20 OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS Artículo 52º del Anteproyecto, pero en la Ordenanza del Taxi en vigor estas obligaciones figuraban en el Artículo 53º.

Entendemos que es un error de transcripción, porque en el ANTEPROYECTO no eliminan ustedes el artículo 52º Derechos de los usuarios.

Queremos añadir como obligación del usuario una obligación extra sobrevenida por ensuciar el interior del vehículo (vómitos, etc....). Los gastos de la limpieza de la tapicería deberían correr a cargo del usuario, puesto que ese daño supone un lucro cesante para el conductor que, además, debe dejar de trabajar para ir a limpiar el vehículo en ese mismo momento, puesto que, en el caso del vómito, este puede causar daños irreparables en la tapicería de los vehículos.

También nos encontramos con usuarios incívicos, que manchan el interior del vehículo con restos de comida y bebidas, sobre todo en los horarios nocturnos de fin de semana, si el conductor no se percata de que entran al vehículos con ellas.

El precio por desinfectar el vehículo y limpiar estas manchas suelen ser bastante elevados, y siempre ha corrido por cuenta de los titulares de licencia, que no suelen denunciar estos hechos.

En otros transportes públicos existe la obligación de no ensuciar el vehículo, así en el Decreto 206/2000, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Viajeros de la «Empresa Municipal de Transportes de Madrid, Sociedad Anónima» (EMT) se señala lo siguiente:

<Artículo 11. Obligaciones específicas.

Serán además obligaciones de los viajeros:

(...)

*j) No escribir, pintar, ensuciar o dañar en cualquier forma el interior y exterior de los vehículos.
No tirar o arrojar desperdicios. >*

Pero es que en este Reglamento además se posibilita la imposición de su sanción correspondiente en los artículos 26º y 27º del CAPÍTULO IV (Infracciones y sanciones).

Creemos más que necesaria la imposición de un elemento coercitivo aplicando un suplemento, para que esto impida que los usuarios incívicos ensucien el automóvil.



-Artículo modificado a propuesta de A.E.T.M.

Artículo 53. Obligaciones de los usuarios

Los usuarios del servicio de taxi están obligados a: (...)

c) Utilizar correctamente los elementos del vehículo y no manipularlos ni producir ningún deterioro o destrucción de éstos, incluyendo la prohibición de comer o beber en el interior del vehículo. En el caso de que los usuarios ensucien el automóvil por vómitos, heces, orina, o por derramar algún tipo de bebida o comida, se encontrarán obligados a abonar la cantidad de 100, 00 € en concepto de costes de limpieza e indemnización por el tiempo dedicado a su saneamiento.

(...)

Contestación:

La modificación se refiere al artículo 52, referente a los derechos de los usuarios, que erróneamente se ha titulado como “obligaciones” en el proyecto de modificación. El artículo 53 Obligaciones de los usuarios no es objeto de modificación.

Estamos en el caso de una indemnización por daños, debería aplicarse lo previsto en el Código Civil y reclamarse por vía civil, determinándose la cuantía que incluirá tanto los daños directos y el lucro cesante. La legislación sectorial del transporte establece diversas previsiones en el caso de daños del transportista al usuario, pero no hay previsiones específicas relativas a los daños del usuario al transportista.

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

21 PERMISOS MUNICIPALES DE CONDUCTOR DE AUTOTAXI Disposición transitoria primera.

Creemos que deben ustedes especificar de manera más clara esta redacción, puesto que hacen referencia al artículo 28º letras a) y b), pero no señalan a qué punto se refieren y puede inducir a error.

-Disposición modificada a propuesta de A.E.T.M.

Disposición transitoria primera. Permisos municipales de conductor de autotaxi

Los permisos municipales de conductor de autotaxi expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de esta ordenanza se consideran válidos a todos los efectos. En el caso de que hubiera perdido su validez o denegada su revisión por cualquier circunstancia, el interesado podrá solicitar la expedición del permiso municipal correspondiente al órgano municipal competente previa acreditación de los requisitos previstos en los apartados a) y b) del artículo 28.1º.

Contestación:

Se corrige la observación formulada para clarificar su aplicación.

Se estima parcialmente la alegación y modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza para aclarar la referencia de la Disposición transitoria primera.