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 59.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 60.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 61.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 62 Asociación Plataforma Caracol

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones.

Como anexo a las alegaciones se aporta, aporta el auto de suspensión de la deliberación del recurso del Procedimiento Ordinario 731/2019 E – 01, como consecuencia de la nulidad acordada del PO 436/2019

Desde la Asociación Plataforma Caracol hacemos una valoración negativa de gran parte del contenido del Anteproyecto por dos cuestiones fundamentales.

La primera, de carácter jurídico, puesto que gran parte de la normativa que se pretende convertir en ordenanza carecería del soporte legal necesario para ello, al haberse declarado nulo el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por el que se modificaba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Al DOCUMENTO 1, venimos a aportar providencia de 10 de marzo de 2.021 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el Procedimiento Ordinario 731/2019 E – 01 en la que se recoge que *"Habiéndose deliberado en el día de la fecha el PO 436/2019 en el que se impugnaba la misma resolución que es objeto de este recurso, esto es, el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por el que se modificaba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, y habiendo sido declarado el mismo nulo, por infracción del procedimiento de elaboración de disposiciones generales, se acuerda la suspensión de la deliberación del presente recurso, hasta que adquiera firmeza la sentencia recaída en aquellos autos."*

Entendemos que la ordenanza ya no podrá ser publicada en los términos recogidos en el anteproyecto pues, al decretarse la nulidad del Reglamento 35/2019, desaparecería la base legal en la que se pretendía apoyar para introducir un cambio radical en la normativa en cuestiones tan básicas como la persona jurídica o la tarifa a precio cerrado.

La nulidad del Reglamento 35/2019 creemos que obliga a la Administración a no seguir adelante con la publicación de una ordenanza apoyada jurídicamente sobre un reglamento nulo y por ello entendemos que la Administración debería de paralizar el proceso de la tramitación de la ordenanza hasta que se realice una consulta en este sentido con los servicios jurídicos del Ayuntamiento de Madrid. La segunda cuestión fundamental por la que esta asociación valora de forma negativa el anteproyecto engloba las graves consecuencias de la publicación de esta normativa, el perjuicio que supondría para el sector y los usuarios y la desprotección que supone para un sector regulado.

Parte del contenido del anteproyecto afecta drásticamente al sector del taxi, un sector también duramente golpeado por el impacto de la pandemia pero que ya venía siendo atacado duramente por la entrada de las VTC en el mercado haciendo competencia desleal a un sector regulado, mientras su regulador lo permite.

Con la regulación que se pretende aprobar, se da un paso definitivo hacia lo que ha venido a llamarse la "uberización del taxi" y que no supone "una modernización el sector" como se pretende en el texto del anteproyecto, sino obligar a un sector que ofrece un servicio público a desaparecer.

Se recoge también en el texto que se persigue la "modernización del sector del taxi mediante la implantación de la contratación por plaza con pago individual y del precio cerrado, nuevas fórmulas de contratación del sector del taxi muy demandadas por los usuarios". Sin embargo, sorprende que se afirme qué es lo que demanda el global de los usuarios a cuyas asociaciones, por cierto, no se les ha escuchado con carácter previo a la publicación del anteproyecto, ni – que sepamos-después.

Pero entendemos que, con carácter previo a la publicación de la ordenanza, se ha de escuchar a las asociaciones de consumidores y usuarios, precisamente porque los usuarios del taxi también se verán perjudicados en caso de que se apruebe esta normativa.

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 ll) 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.

Hemos realizado un análisis del articulado del anteproyecto que venimos a exponer a continuación, confiando en que los defectos que observamos, así como las alternativas que aportamos a la normativa del anteproyecto sean tenidos en cuenta y, en consecuencia, sean subsanados por el Ayuntamiento de Madrid.

Artículo 1 bis Definiciones

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.
) 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.”

PROPUESTA: ELIMINACIÓN DE LA TARIFA A PRECIO CERRADO O TARIFA 9

Observación 1ª: El precio cerrado o tarifa 9 rompe absolutamente con uno de los pilares básicos del sector del taxi, como es su tarifa regulada. En la decisión de introducir esta tarifa no se ha tenido en absoluto en cuenta a las asociaciones de consumidores y usuarios y ello pese a que ese cambio tarifario afectará de modo directo y perjudicial al usuario, situándole en una posición de indefensión absoluta.

La protección del usuario es lo que diferencia al sector del taxi de otros modos de transporte de carácter privado y queremos que así siga siendo, puesto que ni somos lo mismo, ni queremos competir contra nada que no sea un taxi.

La introducción de la tarifa a precio cerrado supone una liberalización del sector que supondrá una guerra de precios entre las intermediadoras, que repercutirá a los usuarios y al propio prestador del servicio, debido que no existe una herramienta única para todos los prestadores de servicios.

***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.***

La incorporación del precio cerrado en la modificación de la ordenanza responde a una adaptación a la modificación del reglamento autonómico operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

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

Observación 2ª: Entendemos que antes de iniciar una reforma que influirá de forma tan radical en el sector de taxi, es necesario con carácter previo crear un registro de intermediadores. Se debe de llevar a cabo una reglamentación específica para que todas las empresas de intermediación que quieran operar con un servicio público de titularidad privada y de INTERES GENERAL, estén recogidas en ese registro y cumplan estrictamente las tarifas reguladas por la administración y las normas que contemple.

Contestación:

La actividad de intermediación de los servicios de transporte de viajeros se encuentra establecida en el artículo 22.2 de la ***Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*** *(en adelante LOTT), en su redacción operada por la Ley 9/2013, de 4 de julio indica:*

> *La intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo. Sin perjuicio de ello, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización podrán intermediar, en todo caso, en la contratación de transportes discrecionales de viajeros que vayan a ser prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de viajeros.*

Sobre esta intervención de los intermediarios, el preámbulo de la Ley 9/2013 de modificación de la LOTT es muy claro: "Se reducen las barreras operativas, liberalizando plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico (...)".

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)*

Ninguna de las normas autonómicas citadas regula de forma específica el régimen jurídico aplicable a las entidades de intermediación por lo que la norma estatal trascrita resulta de aplicación supletoria según lo dispuesto en la Disposición Final Primera de la LTCM:

> *"En lo no previsto en la presente Ley o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos."*

Por otro lado, la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT (en relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información), según el cual:

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

En esta sentencia, se establece claramente la falta de competencia del Ayuntamiento de Madrid para regular la actividad de las empresas intermediarias, competencia que corresponde a la Comunidad de Madrid.

La Comunidad de Madrid asumió en el artículo 26.5 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, la competencia legislativa plena sobre los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable. En consecuencia, es la Comunidad de Madrid la administración competente para su creación del citado registro de entidades de intermediación.

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 la licencia

"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. 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."*

PROPUESTA: Eliminación de la posibilidad de que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias de taxi. Falta de cobertura legal.

Como referíamos en la exposición inicial, al decretarse la nulidad del Reglamento 35/2019, desaparecería la base legal en la que se pretendía apoyar para introducir una cambio radical en la normativa como el hecho de introducir la posibilidad de que la persona jurídica pueda ser titular de licencias de taxi.

Era el Reglamento 35/2019 el que habilitaba a la persona jurídica para ser titular de licencias de taxi y resulta que el reglamento introdujo "ex novo" esa posibilidad. En el anteproyecto del Reglamento 35/2019 no se planteaba la cuestión acerca de la posibilidad que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias de taxi. El plazo de la consulta pública previa finalizó el 6 de octubre de 2017, no habiéndose presentado ninguna aportación por parte de los ciudadanos.

Ninguna de las OBSERVACIONES que se recogen en el expediente administrativo ni de los INFORMES de las diferentes Direcciones Generales emitidos realizan alegaciones acerca de la posibilidad de que las personas jurídicas pudieran ser titulares de licencias de taxis.

La posibilidad de que las personas jurídicas sean titulares de licencias de autotaxi no sólo es que no se recogiera en el proyecto de ley que se sometió a audiencia e información pública el 24 de enero de 2017, sino que, dando un paso más allá, el proyecto presentado expresamente recogía que tenía que ser una persona física, en concreto se refiere que:

"Uno. El artículo 10 queda redactado en los siguientes términos: "Artículo 10. Requisitos para la obtención de licencias.
1. Para la obtención de licencias municipales de autotaxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:
a) Ser persona física, no pudiendo otorgarse las licencias de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. (...)"

De forma que, se introdujo de forma indebida en el Reglamento 35/2019 la posibilidad de que la persona jurídica pudiera ser titular de licencias de taxi, puesto que, ni se contemplaba en el anteproyecto de ley, ni fue sometido al preceptivo trámite de audiencia pública. No tenía soporte legal la introducción de la persona jurídica como posible titular de licencias en el Reglamento 35/2019 y mucho menos lo tiene ahora, que se declara nulo el Reglamento.

***Contestación**:*

La posibilidad de que una persona jurídica sea titular de una licencia de autotaxi se regula expresamente en el Decreto de la Comunidad de Madrid por lo que no procede añadir en la ordenanza más limitaciones o restricciones a las expresamente contempladas en ella.

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

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

Artículo 10 apartados b) y e) artículo 70 Licencia por puntos

> *"Artículo 10. Registro Municipal de licencias*
> *1. En el Registro Municipal de Licencias se anotarán, en todo caso:*
> *) Los conductores de los vehículos afectos a las licencias y sus datos identificativos*
> *e) Las infracciones cometidas y las sanciones impuestas a los titulares de las licencias.*

PROPUESTA: PERMISO MUNICIPAL POR PUNTOS EN VEZ DE LICENCIA POR PUNTOS:

Entendemos que no se puede sancionar al tenedor de la licencia por las infracciones que cometa el conductor del taxi por una cuestión muy simple: un conductor de un taxi puede cometer una infracción que le suponga perder puntos de su licencia y, sin embargo, ese mismo conductor puede, al día siguiente, trabajar para otro titular de licencia y volver a cometer otra infracción.

Creemos que no puede prosperar que se sancione al titular de la licencia por la infracción cometida por un conductor que es, precisamente, el que ha cometido la infracción y, sin embargo, sale sin consecuencias de ello, mientras el titular soporta injustamente su castigo.

***Contestación**:*

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación. Es por ello, que las conductas contrarias a la norma de transporte impliquen la imputación de responsabilidad al titular de la autorización, es decir, al titular de la licencia de autotaxi.

Así, el artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

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

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

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

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

Artículo 21. Vehículos eurotaxi.

Los vehículos eurotaxi deberán cumplir los requisitos y condiciones previstos en la normativa en materia de accesibilidad y estarán exceptuados de cumplir las características relacionadas en el artículo 17.1. b) de esta ordenanza.

El espacio destinado a la silla de ruedas podrá ser ocupado por asientos siempre que sea posible llevar a cabo el cambio de configuración por el conductor entres servicios consecutivos.

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."

PROPUESTA
Con la regularización que se pretende de los vehículos eurotaxi, se va a producir una liberalización del sector, con la consecuente bajada de la calidad del oficio hacia los autónomos, así como la bajada de la productividad ya que en la práctica supone que los taxistas tendrán que trabajar dos días más por el mismo sueldo y asumiendo más gastos de combustible y mantenimiento de los coches.

Hasta la publicación del Reglamento 35/2019 se establecía un límite de licencias para vehículos eurotaxi y el reglamento ha sido declarado nulo. Estamos a la espera de obtener la resolución a la que se refiere la providencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que hemos aportado, pero su contenido es claro: recoge que se ha declarado la nulidad del Reglamento 35/2019.

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 de 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 amparará 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 promociona 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.

Artículo 22 Elementos mínimos obligatorios

1. d) Elemento de control horario, que podrá consistir en una funcionalidad del aparato taxímetro.

Tal y como indica la sentencia del Tribunal Europeo de enero de 2019, todas las empresas deben realizar un control eficiente y real de la jornada laboral de sus trabajadores.
En la misma dirección se pronunció el Gobierno y esto invalida los cuadrantes de horas firmados en un soporte papel que no ofrecen ningún tipo de garantía de veracidad de su contenido.
Desde Plataforma Caracol se han realizado ya más de 700 denuncias a licencias de taxi y a 86 empresas de VTC, tanto en inspección de trabajo como en agencia tributaria, por el sistemático incumplimiento del convenio laboral del taxi y del estatuto de los trabajadores generando además de un fraude laboral fraude fiscal.

Por todo ello, proponemos aprovechar y darle mejor uso a una herramienta ya creada por el Ayuntamiento de Madrid como es la app TXMAD, en la que estamos registrados todos los taxistas de Madrid y conectados a la oficina municipal del taxi.

Ese mejor uso de la app TXMAD pasaría por añadir una funcionalidad de detector facial y huella dactilar que sea exigido por la app de manera aleatoria y en varias ocasiones a lo largo de la jornada laboral.
Estando conectada por Bluetooth dicha app al taxímetro, podemos garantizar el cumplimiento de la ley si la aplicación, una vez concluya la jornada laboral, imposibilita la bajada de bandera desde el taxímetro.

Además, mediante el sensor facial y de huella digital, se garantizaría que no se puede realizar una suplantación de identidad.
En caso de que no se adoptara la app TXMAD para realizar las funciones que puede desarrollar, solicitaríamos que se introdujera cualquier control periférico que cumpliera con, al menos, los mismos parámetros que hemos descrito.

Artículo 22.5: El elemento de control horario deberá permitir el cómputo del tiempo de servicio, su visualización y la inactivación de la función taquicronométrica al agotarse el tiempo asignado, que entrará en funcionamiento en caso de que se determine un tiempo máximo diario de prestación del servicio, en los términos previstos en el artículo 38".

PROPUESTA:

Entendemos que se debe de especificar que el tiempo máximo de prestación del servicio es de 40 horas semanales.

***Contestación**:*

En el marco de las competencias atribuidas a los municipios por la Ley 20/98, de 27 de noviembre, en materia de ordenación de los servicios urbanos de transporte, le corresponde la definición del

régimen de descanso y duración máxima diaria de prestación del servicio, a cuyo efecto responden los artículos 37 y 38 de la ordenanza. Por tanto, dentro de las competencias municipales de ordenación y organización del servicio, se refiere exclusivamente a las licencias de autotaxi y no a la jornada laboral de los conductores, y, en ningún caso obliga a que las licencias tengan que prestar el máximo de horas establecido, ni a que se tenga que prestar con un único conductor cuando cumplen el horario máximo diario. El Ayuntamiento ordena y regula licencias de autotaxi, pero no la jornada de los conductores: organiza los períodos de descanso de las licencias para garantizar la prestación del servicio de transporte.

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

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

En consecuencia, no procede incluir en la modificación de la ordenanza un elemento de control de cumplimento del horario de trabajo de los conductores en el marco de las competencias municipales asignadas.

En el marco de las competencias municipales de ordenación de las licencias se sigue un sistema de prestación máxima diaria y no en cómputo semanal como se propone.

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

Artículo 31. Tarjeta de identificación de conductor

"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, el nombre y apellidos, y podrá incluir: el número del permiso municipal de conductor de autotaxi; matrícula/s del vehículo/s y número/s de la licencia/s a la que se halle adscrito, así como 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."

PROPUESTA: Consideramos que supondría una mejor el identificar asalariado distinto color del autónomo colaborador a efectos de poder diferenciarlos con facilidad.

Contestación:

Los tipos de tarjeta no constituye contenido de la ordenanza, cuya diferenciación se basa en el color. Por lo que esta petición no es objeto de la ordenanza.

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.

"1. Todas las licencias de autotaxi podrán prestar servicio de lunes a domingo 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.

PROPUESTA:

Como referíamos anteriormente respecto de la normativa introducida de vehículos eurotaxi, con ella se va a producir una liberalización del sector, con la consecuente bajada de la calidad del oficio hacia los autónomos, así como la bajada de la productividad ya que en la práctica supone que los taxistas tendrán que trabajar dos días más por el mismo sueldo y asumiendo más gastos de combustible y mantenimiento de los coches.

Así mismo, la instauración de esta normativa provocaría una bajada de calidad del servicio prestado a los usuarios ya que los taxistas deberían asumir un incremento excesivo de horas de trabajo para obtener la misma recaudación.

***Contestación**:*

La ordenanza contiene una regulación de máximos, dentro de la cual mediante resolución del órgano competente se debe permitir la posibilidad de ajustarlo a la realidad cambiante en los supuestos contemplados en el apartado 2º, que la norma reglamentaria contempla y ampara pero que tampoco puede prever, del mismo modo que los horarios de prestación del servicio de otras modalidades de transporte no se prevén en normas.

Como ya se significó, este modelo se sigue en otros municipios como Barcelona, Málaga o Valencia en los que además del régimen de descanso se contempla dentro de la potestad municipal la posibilidad de regulación horaria, siendo además los artículos 37 y 38 admitidos en su regulación en la Sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio.

Precisamente la potestad municipal de regulación horaria, en el marco de las competencias de ordenación asignadas a los municipios por el artículo 4 de la LTC, representa un claro ejemplo de la consideración del taxi como un servicio de interés general, al tratarse de una actividad privada de interés público: tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores, la seguridad, al orden público y a la protección del medio ambiente y entorno urbano, por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la intervención pública, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y requisitos materiales de prestación del servicio.

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

Artículo 39. 4 d): Contratación del servicio.
Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación: d) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en el artículo 39 ter.
PROPUESTA:

ELIMINAR LA CONTRATACIÓN POR PLAZAS. El taxi compartido no tiene sentido en un contexto de pandemia global como el actual. Va contra toda lógica introducir en un habitáculo cerrado en el que no van a tener distancia de seguridad a personas que no se conocen de nada. A ello habría que

añadir la imposibilidad de realizar una factura por cada usuario que comparte el taxi viajando al mismo destino.

***Contestación**:*

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, prevé la posibilidad de la contratación por plaza.

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.

Artículo 48 Régimen tarifario

PROPUESTA:

El precio cerrado o tarifa 9 rompe absolutamente con uno de los pilares básicos del sector del taxi, como es su tarifa regulada. En la decisión de introducir esta tarifa no se ha tenido en absoluto en cuenta a las asociaciones de consumidores y usuarios y ello pese a que ese cambio tarifario afectará de modo directo y perjudicial al usuario, situándole en una posición de indefensión absoluta.

La protección del usuario es lo que diferencia al sector del taxi de otros modos de transporte de carácter privado y queremos que así siga siendo, puesto que ni somos lo mismo, ni queremos competir contra nada que no sea un taxi.
La introducción de la tarifa a precio cerrado supone una liberalización del sector que supondrá una guerra de precios entre las intermediadoras, que repercutirá a los usuarios y al propio prestador del servicio, debido que no existe una herramienta única para todos los prestadores de servicios.

Entendemos que antes de iniciar una reforma que influirá de forma tan radical en el sector de taxi, es necesario con carácter previo crear un registro de intermediadores. Se debe de llevar a cabo una reglamentación específica para que todas las empresas de intermediación que quieran operar con un servicio público de titularidad privada y de INTERES GENERAL, estén recogidas en ese registro y cumplan estrictamente las tarifas reguladas por la administración y las normas que contemple.

Contestación:

Esta alegación coincide con la expresada en el artículo 1 bis de las definiciones porque lo nos remitimos en su contestación a lo indicado anteriormente.

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

Artículo 54:

d) Cuidar su aspecto personal y vestir conforme a un código de vestimenta definido mediante resolución del órgano competente, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias.

PROPUESTA: DEFINIR UNAS DIRECTRICES MÁS CONCRETAS DEL CÓDIGO DE VESTIMENTA.

El código de vestimenta definido para los taxistas es absolutamente vago y genérico, lo que puede provocar que, aun cumpliendo la norma establecida, se genere el efecto contrario al que se pretendía con ella.

Si sólo se especifica que la vestimenta del taxista debe de consistir en polos oscuros, un taxista que fuera con un polo oscuro militar, estaría cumpliendo la norma y a la vez, causando el efecto contrario al que pretendía la misma.

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

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

3. Las infracciones que implican la pérdida de puntos son las infracciones muy graves y las infracciones graves previstas en la Ley 20/98, de 28 de julio relacionadas con el cumplimiento del régimen de paradas, régimen de tarifas, la instalación y adecuado

funcionamiento de los instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo y el régimen de descanso."

PROPUESTA:
Entendemos que no se puede sancionar al tenedor de la licencia por las infracciones que cometa el conductor del taxi por una cuestión muy simple: un conductor de un taxi puede cometer una infracción que le suponga perder puntos de su licencia y, sin embargo, ese mismo conductor puede, al día siguiente, trabajar para otro titular de licencia y volver a cometer otra infracción.
Creemos que no puede prosperar que se sancione al titular de la licencia por la infracción cometida por un conductor que es, precisamente, el que ha cometido la infracción y, sin embargo, sale sin consecuencias de ello, mientras el titular soporta injustamente su castigo.

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Alegación nº 63.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 64.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 65.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

Examinado el texto que pretende modificar la Ordenanza Reguladora del taxi, y siendo parte afectada por las modificaciones que se plantean, procedo a presentar las siguientes ALEGACIONES:

1.- Sobre el artículo 28 de la actual Ordenanza: se plantea la supresión del requisito de poseer el título de graduado en educación secundaria obligatoria para las personas que pretendan obtener el permiso municipal de conductor de autotaxi.

Siendo el servicio de taxi una de las principales imágenes que el visitante ve, siendo un servicio especialmente sensible por lo que a responsabilidad de trasladar a personas se refiere, y siendo necesario ser conocedor de multitud de circunstancias que afectan al ritmo y funcionamiento de la ciudad, el plantear que cualquier persona sin una formación básica pueda desempeñar el trabajo de conductor de autotaxi es a todas luces un paso atrás respecto a la situación que la actual Ordenanza provee.

En un mercado donde la excelencia en los productos y servicios está a la orden del día, donde el acceso a las profesiones se regula y reglamenta para mantener la máxima calidad y optimo desempeño, es un auténtico despropósito no exigir un mínimo de formación para trabajar como taxista.

Lejos de facilitar el acceso a la profesión para determinados perfiles o sectores sociales (que parece ser lo que se pretende), lo que dicha medida hace es desprestigiar la imagen que de los taxistas se tiene, además de desprofesionalizar el sector.

Por todo ello propongo mantengan el requisito de estar en posesión del título de graduado en educación secundaria obligatoria, como mínimo, para las personas que pretendan obtener el permiso municipal de conductor de autotaxi.

Contestación:

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

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

2.- Sobre el artículo 47 de la actual Ordenanza: directamente se suprime dicho artículo, que hasta cierto punto garantiza un mínimo nivel de control sobre los intermediarios entre el proveedor del servicio, es decir el taxista, y el usuario final.

Toda vez que el modelo de prestación del servicio de taxi ha ido cambiando con el tiempo, y continúa en evolución, se antoja totalmente necesario algún mecanismo de control sobre las emisoras, o actualmente apps, que permiten al usuario la contratación del servicio de taxi.

Suprimir el artículo supone dar terreno libre a que determinadas emisoras o apps puedan no atender los servicios que no les resulten interesantes o rentables, o que se focalicen en determinadas zonas

dejando otras áreas del APC sin cobertura de taxis, o que se concentren en determinadas horas desatendiendo otras franjas horarias.

El que no exista control sobre ello puede dar lugar a que con la entrada de nuevas formas de prestar servicio (precios cerrados, taxi compartido, etc.) algunas empresas (emisoras o apps) pudieran manejarse en el nuevo escenario de forma que los servicios se oferten en modo que dejen desprotegido al usuario.

Por todo ello propongo que no se elimine el artículo 47 de la actual Ordenanza.

Contestación:

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

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

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

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

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

3.- Sobre el nuevo artículo 70: se establece un sistema de licencia por puntos, de manera que las licencias que acumulen determinadas faltas o sanciones irán consumiendo puntos hasta llegar a ser suspendidas en caso de quedarse sin ninguno.

El asignar ese sistema de puntos a la licencia de autotaxi en vez de asignarlo al permiso municipal de conductor de autotaxi originaría una situación totalmente injusta para el titular de la licencia. En el caso de, por ejemplo, trabajar junto con un conductor asalariado, podría suponer que el titular se quedase sin poder trabajar, por suspensión de la licencia, a causa de las faltas cometidas por su asalariado conductor.

Podría argumentarse que el titular es el responsable del correcto desempeño de la prestación del servicio con la licencia, y bien es cierto que es así; pero en el caso de ser titular de dos o más licencias, entonces sería correcto suspender, en caso de falta grave con una de ellas, todas las licencias de las que fuese titular, pues es responsable de todas ellas, sin embargo, eso sería un absurdo, sería injusto, y seguro no está así considerado.

Pues de la misma manera es un absurdo, aparte de totalmente injusto, privar al titular de prestar servicio con su licencia por los hechos cometidos por un conductor.

Por todo ello propongo sea sustituido ese sistema de licencia por puntos, por un sistema de "permiso de conductor de autotaxi por puntos", que sería mucho más justo y objetivo, ya que privaría de desempeñar la profesión a quien verdaderamente hubiese cometido la falta, y no al titular, o incluso al compañero conductor de la misma licencia, que no tendrían culpa alguna.

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

4.- Sobre el art 54: Entre las obligaciones de los conductores, se establecen algunos puntos sobre la vestimenta. En concreto se menciona "camisa o polo oscuros" y "pantalón o falda de vestir, ambos oscuros".

Quizá se trate de un error, pero establecer ambas prendas (superiores e inferiores) en color oscuro, no está en la línea de lo que habitualmente son las reglas de vestimenta en otros servicios públicos

municipales, por ejemplo, los conductores de la EMT o el personal del Metro, donde lo habitual es prenda inferior oscura (pantalón o falda), y prenda superior en tonos más claros (camisa).

La combinación del oscuro y el claro parecen mucho más idóneas por la armonía con el resto de personal de servicios públicos, y serían una imagen mucho más agradable y limpia para el usuario que una vestimenta oscura en su totalidad.

Por otro lado, sería conveniente indicar alguna tonalidad o tonalidades para que sirvieran de referencia; por ejemplo, tonos azules (azul marino en pantalón o falda, y celeste en camisa), tono granate (burdeos en pantalón o falda, y blanco en camisa) o tonos negros y grises (pantalón o falda negro o gris, y camisa blanca).

Por todo ello propongo eliminen esa orientación hacia lo oscuro en la vestimenta y se concrete más los tonos admisibles.

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.

Alegación nº 66.

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 determinas 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. Estás 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 realizado 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.

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

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

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

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

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 67.

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

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

Observación 1ª

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid (RTCM).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

Las alegaciones contenidas en el documento 2 son las siguientes:

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 determinas 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. Estás 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 realizado 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.

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

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

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

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

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 68.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 69.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 70.

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 determinas 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. Estás 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 realizado 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.

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

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

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

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

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 71.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

PREVIA Y FUNDAMENTAL: Se fundamenta la normativa en el desarrollo del Reglamento del Taxi de la CA de Madrid, Decreto 35/2019.

Así, señala el preámbulo de la norma, en su párrafo segundo:
La modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, operada por el Decreto 35/2019 de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid obliga a los municipios a adaptar en el plazo de seis meses sus Ordenanzas a lo previsto en el citado Reglamento, quedando sin efecto a la entrada en vigor del mismo, conforme a lo dispuesto en su Disposición final primera, las Ordenanzas vigentes en todo aquello en lo que se opongan a lo previsto en el mismo.

Pues bien, por parte del TSJMadrid se ha declarado la nulidad de dicha norma, (Decreto 35/2019 de 9 de abril), por lo que todo el desarrollo que proceda de una norma declarada nula es inválido para el ordenamiento jurídico, y, por lo tanto, conforme a la doctrina del fruto del árbol envenenado, todo desarrollo de una norma nula es nulo de pleno derecho.

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 ll) 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.

Observación 1ª

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid (RTCM).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Ayuntamiento de Madrid ostenta únicamente competencias "para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales", según prevé el artículo 4 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> 4.3.1.- Que el mediador sea sometido a un régimen de comunicación y autorización previa al inicio de su actividad de prestar servicios de mediación para taxis para en el área territorial de Madrid y su APC por el Ayuntamiento y el Ayuntamiento haya verificado que su software es conforme a las directrices del Ayuntamiento. Dicho software empleado para el cálculo de la mejor ruta deberá ser comunicado por el mediador obligatoriamente al usuario y al taxista.
>
> 4.3.2.- la App… llevará un registro de los servicios realizados con la tarifa de precio cerrado donde conste la fecha y hora de servicio, dirección de origen y dirección de destino, km y precio. Este Registro habrá de estar a disposición del Ayuntamiento a efectos de inspección extraordinarias en caso de controversias.

4.3.3.- Las tarifas oficiales vigentes que se aplicarán serán las que estuvieran en vigor al inicio de la prestación del servicio a precio cerrado.
4.3.4.- Tratándose de un servicio a precio cerrado para un supuesto donde ya exista una tarifa fija, el precio cerrado coincidirá con el de la tarifa fija (Por ejemplo. En el aeropuerto la tarifa fija desde el centro de la M30 al aeropuerto es 30. Pues el precio cerrado será 30 euros)

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

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

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

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

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

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

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

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

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

3.10. Deberán justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares de un número mínimo de licencias de taxi de Madrid y su APC y su mantenimiento anual para garantizar el servicio de taxis en todo el mercado de Madrid y que les den su consentimiento expreso. No queremos los taxistas que engañen al usuario final diciendo que no hay taxis disponibles en ese momento y le manden otro medio de transporte diferente que no han solicitado expresamente si carecen de licencias suficientes para cubrir todo el ámbito territorial de su competencia municipal, ni que no puedan explicarles a ustedes como Administración que nos están cobrando de forma abusiva determinados servicios o aplicaciones y por eso no atendemos el servicio o que nos están pasando servicios a pérdidas, o por debajo de tarifa oficial vigente, o en día de descanso, o al conductor asalariado sin permiso del titular de la licencia que desconoce que han dado de alta a su conductor, o que dan un precio que supone una práctica dumping o por encima de tarifa oficial vigente y por eso

no son atendidos al ser como titulares los responsables ante el usuario final del cumplimiento tarifario…

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

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

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

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

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

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

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

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

"El precio cerrado deberá coincidir con el marcado por el taxímetro durante el trayecto según el parámetro oficial más el importe de la comisión de intermediación y peajes incluidos, debiéndose especificar por separado todos los conceptos en el tique que le dé al cliente la radioemisora, app, aplicación o cualquier otro operador telemático para los supuestos de servicios a precio cerrado y contratación de plaza con pago individual"

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

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

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

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

Contestación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

Alegación nº 72.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 73 Uber Systems Spain

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

Con carácter general valoramos favorablemente la iniciativa de modificación de la Ordenanza para su adaptación al Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid, principalmente todas aquellas medidas que implican una reducción de las cargas burocráticas a los titulares de licencias de taxi, así como las medidas orientadas a la incorporación del taxi compartido y las tarifas máximas en los servicios precontratados, así como todas aquellas otras que implican una visión procompetitiva de la actividad para su mejor adaptación a los nuevos tiempos.

El proyecto de modificación de Ordenanza puede contribuir de forma determinante a que sector del taxi tenga éxito en su recuperación económica, convirtiéndose en un actor esencial para la vuelta a la normalidad en la ciudad de Madrid, incorporando la necesaria flexibilidad al servicio precontratado.

En este sentido, se formulan las siguientes OBSERVACIONES AL TEXTO DEL PROYECTO, en tres grupos, el primero sobre el sistema de precios cerrados, el segundo sobre la contratación por plaza o taxi compartido y el tercero sobre los tiques de dichos servicios:

GRUPO 1 DE ENMIENDAS: SOBRE EL SISTEMA DE PRECIOS CERRADOS.
Primera.- Enmienda de adición al apartado veintiséis del artículo único.
Texto del proyecto:
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 a precio 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".

Modificación propuesta al punto 5 del artículo (en negrita).
"5. El cálculo del precio cerrado garantizará la libre aplicación de reducciones sobre la tarifa máxima y se efectuará de acuerdo con los parámetros de cálculo de rutas que facilitará el órgano municipal competente y se publicarán en la página web municipal."

Contestación:

La regulación del precio cerrado está claramente especificada en el artículo 38 apartado 3, que no permite la libre aplicación de reducciones, ya que sólo se podrá aplicar como máximo la reducción aprobada por el municipio correspondiente. Por tanto, no se admite el texto de la alegación.

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

Segunda.- Enmienda de adición al apartado treinta del artículo único.
Texto del proyecto:
Treinta. El artículo 48 queda redactado en los siguientes términos:
"Artículo 48. Régimen tarifario

1. El régimen tarifario aplicable a los servicios de autotaxi, se propondrá por el Ayuntamiento de Madrid al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las Asociaciones representativas de los titulares de licencias.
2. En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez- Barajas se establecerán tarifas fijas.
   En los servicios que tengan origen o destino en áreas de cero emisiones, así como en otros puntos específicos de gran generación de transporte de personas, tales como instalaciones deportivas, estaciones ferroviarias o de autobuses, recintos feriales, cementerios y similares, el Ayuntamiento de Madrid podrá establecer también, con carácter excepcional, tarifas fijas si de ello se deriva una mayor garantía para los usuarios.
3. Las tarifas fijas se determinarán en función del lugar de iniciación del servicio y de su recorrido total, pudiéndose zonificar, a tal efecto, su ámbito de aplicación.
   Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios.
   No obstante, lo 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 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.
4. El órgano municipal competente facilitará los parámetros de cálculo del precio cerrado teniendo en cuenta las tarifas aprobadas que publicará en la página web.
5. En ningún caso, cualquiera que sea el servicio realizado, se podrá exigir el pago de suplementos que no estén contemplados en el cuadro tarifario.
   Serán a cargo del viajero los costes de los peajes o sobreprecios que deban abonarse por seguir la ruta que el propio viajero haya indicado al conductor del taxi, o que se haya seguido por necesidad del servicio, previa conformidad del viajero."

Adición propuesta al punto 4 del artículo (en negrita).
"4. No obstante, lo 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 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 y**, en su caso, la correspondiente reducción**, 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."

Justificación sucinta de ambas enmiendas.
Se cierra el diseño normativo para flexibilizar las tarifas de los servicios precontratados y se modularían con mayor flexibilidad los precios cerrados bajo el sistema de tarifa máxima, aclarando el concepto de tarifa máxima, en línea con su significado general, por ejemplo en relación con las tarifas de los servicios interurbanos.

Motivación.
En primer lugar, la situación previa a la aprobación de la obligatoria modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi reclama una acción decidida del Ayuntamiento de Madrid para acometer su modernización, y la apuesta por la tecnología, la competitividad, la calidad y la eficiencia, que doten al servicio público de taxi de herramientas para reactivar su demanda respecto a otras modalidades de transporte.

En segundo lugar, es conveniente dotar de seguridad jurídica a la tarificación de los servicios precontratados, flexibilizándola para que, en los servicios precontratados, los taxistas, sus emisoras y demás intermediarios puedan ofrecer precios cerrados con reducciones sobre las tarifas máximas, para adquirir una posición competitiva entre los diferentes servicios de movilidad urbana, permitiendo al Taxi adecuarse a las condiciones de la oferta en determinados periodos temporales, atraer demanda, fidelizarla y profundizar en la adaptabilidad del servicio público a la demanda de sus usuarios.

De modo que, tanto si el Ayuntamiento de Madrid no establece ninguna reducción como si establece una horquilla de reducción lo suficientemente amplia, los precios cerrados pueden oscilar entre la tarifa máxima y precios inferiores a la misma, dotando de competitividad al servicio.

Los madrileños y una parte cada vez más importante del sector del taxi reclaman una acción decida de la Administración para garantizar la libertad de elección, favoreciendo cierta competencia entre las emisoras y aplicaciones de reserva de servicios de taxi, muy sana y necesaria a todas luces, beneficiando también a los usuarios del servicio, y contribuyendo a ampliar su base.

Esta actuación mejoraría, entre otros aspectos, la competitividad en relación con los servicios VTC, la transparencia del mercado, la aceleración a la adaptación tecnológica, la prestación de un servicio más eficiente, menos circulación en vacío, y, sobre todo, más ingresos para los taxistas.

La oportunidad del órgano municipal competente es inmediata y única para aprovechar el potencial del taxi para dar respuesta al incremento de demanda que se produzca en la ciudad de Madrid, de cara a impulsar la recuperación económica post COVID-19.

Apoyo a un posible desarrollo de la Ordenanza por Resolución o Instrucción:

La Comunidad de Madrid con la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano de Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, introdujo una reforma pionera para el taxi en toda España, habilitando una tarifa máxima para la precontratación que permite a los taxis ofrecer precios cerrados, conocidos con antelación por los usuarios.

El texto vigente del artículo 38 del Decreto 74/2005 ampara la posibilidad de hacer reducciones de tarifa (descuentos) a los usuarios, dejando en manos de los ayuntamientos la fórmula para aplicar un límite a los mismos o no.

En todo caso el sistema diseñado por el Decreto contempla tres elementos necesarios:

- Que el precio final lo debe conocer el usuario antes de la realización del servicio
- (lo que elimina "fallos de mercado" y mejora la información y libertad de elección del usuario).
- Que el precio no podrá superar el estimado con las tarifas vigentes (lo que implícitamente permite que sea igual o inferior a las mismas).
- El precio no podrá ser inferior a la reducción que EN SU CASO aplique el Ayuntamiento. (lo que implica que el Ayuntamiento puede optar por aplicar o no un tope de reducción del servicio. En caso de no aplicar ninguna reducción será el mercado el que fije el precio, garantizando siempre los derechos de los usuarios, lo que supone el mejor modelo posible en una economía de mercado y fomenta la competitividad del taxi en el segmento de la precontratación frente a otras modalidades que funcionan a precio libre.

Al adaptar ahora el Ayuntamiento su Ordenanzas a las previsiones reglamentarias remite su concreta regulación del sistema de precio cerrado a una resolución o instrucción municipal que establezca sus parámetros de cálculo.

Esta norma debe señalar en todo caso que "El órgano municipal competente garantizará que se permite la libre aplicación de reducciones sobre la tarifa máxima prevista, con los limites previstos en el artículo 17 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal".

Si la base de dicha Resolución fuera la actual Resolución 16085 de la DGM, sería aconsejable incorporar a su apartado DUOCÉCIMO un punto que permita con carácter voluntario aplicable a todos los servicios iniciados con tarifa 1 o 2, "que el prestador del servicio pueda aplicar reducciones en el precio cerrado resultante de la aplicación de los parámetros contenidos en el apartado CUARTO, siempre que no supongan un supuesto de venta a pérdida desleal conforme lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal".

En este caso no se está promoviendo ningún régimen de eliminación de la tarifa pública ni de libertad de precios en el servicio de taxi, sino solamente posibilitar el libre establecimiento de reducciones en los precios cerrados sobre las tarifas máximas en precontratación, lo que favorece la competitividad del servicio desde la perspectiva del usuario, al tiempo que se reduce la circulación en vacío en beneficio del sector.

No existiendo impedimentos reglamentarios a esta posibilidad, se considera que el Ayuntamiento de Madrid está en posición de flexibilizar la regulación del sector en beneficio del sector y de los pasajeros, facilitando una competencia en condiciones de igualdad con otros modos de transporte que no tienen el mismo grado de intervención en precios. La movilidad no es un juego de "suma cero", de modo que esta actuación política sería una tabla de salvación para el sector del taxi.
Todo ello como una real y eficaz apuesta en apoyo de la reactivación económica de la ciudad y de la fidelización de los usuarios del servicio de taxi.

Contestación:

Respecto a la inclusión del inciso ", en su caso, la correspondiente reducción" se trata de una reiteración de lo indicado en el párrafo precedente, por lo que no aporta ninguna información relevante al articulado.

Respecto a la modificación de la Resolución de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la circulación, no es el objeto de la Ordenanza, por lo que se valorará cuando se modifique dicha Resolución.

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

GRUPO 2 DE ENMIENDAS: SOBRE EL TAXI COMPARTIDO.
Única.- Enmienda de modificación al apartado veintisiete del artículo único.
Texto del proyecto:
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 se 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."

Modificación propuesta (punto 6 del artículo):
6. Para un trayecto origen y destino, el precio cerrado abonado por cada usuario que comparta total o parcialmente el trayecto no podrá ser superior al precio que hubiera resultado de la tarifa máxima aplicable a dicho trayecto 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."

Justificación sucinta de la enmienda.

La modificación propuesta encaja en el marco reglamentario de la Comunidad de Madrid abriendo la posibilidad en el desarrollo de los trayectos de precio por plaza (carpooling o taxi compartido), de que el taxista perciba más ingresos que la tarifa máxima del trayecto, a la par los usuarios paguen menos que la tarifa máxima que hubiera correspondido al trayecto o parte parcial del mismo, mientras se genera un efecto de triple beneficio (usuario, taxista, operador) que favorece el uso del servicio compartido con las excelencias que se derivan del mismo en descongestión vial, sostenibilidad y medioambiente.

Motivación.

En primer lugar, la regulación del taxi compartido (contratación por plaza) debe ser lo menos rígida posible y aliarse con la tecnología para fomentar su uso y contribuir a eliminar congestión y favorecer la sostenibilidad medioambiental del servicio.

Para facilitar el tránsito y la adaptación del sector a la nueva realidad es esencial que el taxi disponga de mecanismos de flexibilidad que le permitan una transición rápida y disponer de herramientas que no tienen otras modalidades, amparándose en la tecnología para contribuir a mejorar la calidad del servicio, así como a un uso más eficiente de los recursos.

La posibilidad de que los taxistas puedan prestar servicios compartidos, a un precio algo menor para cada usuario que el fijado como máximo, contribuiría a evitar la circulación en vacío, que congestiona y contamina, y optimizar la carga de usuarios por cada trayecto.

Para que este sistema funcione debe tener incentivos claros, y el menor precio al usuario es un potente incentivo, a la par que la expectativa de una mayor ganancia por trayecto para cada taxista es otro incentivo clave en el éxito del sistema de carpooling.

Además, en este caso la posibilidad de flexibilizar las tarifas en precontratación permite que el servicio del taxi se ajuste mejor a las fluctuaciones de demanda, pudiendo ofrecer descuentos en las horas valle, fidelizar clientes con promociones, programas de puntos y atraer a los segmentos más jóvenes al taxi, también a las empresas (B2B) para la movilidad compartida de sus empleados.

Incrementar la ocupación de los vehículos, situada en los momentos previos a la crisis en niveles del 46% va a resultar clave para la recuperación del sector y para ello es esencial que éste disponga de flexibilidad de precio también en el taxi compartido, con absoluto respeto a la información y derechos de los usuarios y a las garantías de un sistema tarifario público.

Contestación:

El cumplimiento de las tarifas por parte del titular de la licencia, previsto en el artículo 38 apartado 3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, obliga a que no pueda cobrar más de lo que cobraría por el mismo viaje realizado por contratación total del vehículo. Por tanto, lo que permite el Decreto 74/2005, de 28 de julio, en su actual redacción, es un reparto del coste del viaje entre las plazas que compartan el trayecto. A tal efecto, el Ayuntamiento de Madrid ha definido un sistema flexible que permite cumplir con el mandato del Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Por otra parte, la actual propuesta tiene el informe preceptivo favorable de la Comunidad de Madrid para el taxi compartido, con lo que no procede realizar una modificación sustancial como la que se propone.

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

GRUPO 3 DE ENMIENDAS: SOBRE LOS TIQUES DE SERVICIO.
Única. - Enmienda de adición al apartado Trece del artículo único (en negrita). 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.
2. El tique de la impresora para los servicios según taxímetro deberá contener los siguientes datos mínimos:
    a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.
    b) Número y, en su caso, serie del tique.
    c) Número de Licencia de autotaxi.
    d) Número de identificación fiscal, así como nombre y apellidos completos del titular de la licencia.
    e) Datos de identificación del cliente.
    f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.
    g) Origen y destino del viaje.
    h) Distancia recorrida expresada en Km.
    i) Detalle de la tarifa expresada en Euros con los siguientes datos:
        1. Importe del servicio.
        2. Tarifas aplicadas.
        3. Detalle de suplementos.
        4. Cantidad total facturada con la expresión "IVA Incluido".
3. Los datos establecidos en las letras e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.
4. 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:
    1. Expresión "Precio cerrado"
    2. Importe del precio cerrado.
    3. Reducción aplicada.
    4. Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido.

5. 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:
    1. Expresión "Precio por plaza"
    2. Importe del precio por plaza.
    3. Reducción aplicada.
    4. Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido."

Propuesta de adición en los puntos 3 y 4 del artículo (en negrita).
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:
    1. Expresión "Precio cerrado"

2. Importe del precio cerrado.
3. Reducción aplicada sobre la tarifa máxima.
4. 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:

1. Expresión "Precio por plaza"
2. Importe del precio por plaza.
3. Reducción aplicada sobre la tarifa máxima.
4. Cantidad total facturada, con la expresión IVA incluido."

Justificación sucinta de la enmienda. –
Otorgar mayor claridad y transparencia al usuario sobre el precio definitivo del servicio en relación con la tarifa máxima que hubiera podido imponérsele, cumpliendo escrupulosamente con la legislación que garantiza los derechos de los consumidores.

Motivación. –
Promover un justificante documental sobre el servicio absolutamente transparente que permita al usuario comparar entre operadores y potenciar la libertad de elección sobre el canal de obtención del servicio de taxi.

La referencia de la reducción de la tarifa en el tique permite comparar el precio de un taxi o una VTC de forma eficiente y permite conocer la cuantía o porcentaje de reducción de la tarifa máxima, permitiendo ofrecer un precio cierto y una información útil a los usuarios con desglose del "descuento" o reducción practicada.

La flexibilización tarifaria y el desarrollo de los trayectos de precio por plaza (carpooling o taxi compartido), además de dar certidumbre al usuario del precio que va a abonar por una carrera o un trayecto parcial de esta, posibilita incentivar y dinamizar la escasa demanda actualmente existente mediante el conocimiento de la reducción sobre la tarifa máxima en el mercado de precontratación por capacidad global del vehículo o pago por plaza individual.

Contestación:

La propuesta de modificación realizada no aporta ninguna información adicional respecto a la descrita en la Ordenanza Reguladora del Taxi, ya que tanto la redacción de la Ordenanza, como la del Decreto 72/2005, de 28 de julio, expresan de forma clara la reducción del precio.

Sin embargo, genera problemas, especialmente en los tickets de impresora, que tienen un espacio reducido para la inclusión de la información. Al no introducir ninguna información sustantiva, sino que como manifiesta el propio alegante, es meramente aclaratoria, no se considera oportuna su inclusión.

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

Alegación nº 74.

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 determinas 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. Estás 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 realizado 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.

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

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

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

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

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 75 Comité Madrileño de Transporte por Carretera

Abierto el periodo de información pública del proyecto referenciado y dentro del plazo concedido al efecto, las asociaciones integrantes de la Sección del Transporte Público de Viajeros en Vehículo Turismo del Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) presentan las siguientes observaciones:

1 Peticiones generales

1.1 Creación de un cuerpo específico de inspección de transporte.

Contestación:

La creación de un cuerpo específico es una cuestión orgánica que no es objeto de regulación en esta ordenanza.

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

1.2 Creación de dos registros:

- **Registro de empresas intermediadores de servicios como en Barcelona https://taxi.amb.cat/s/informacio-general.html**

Contestación:

La actividad de intermediación de los servicios de transporte de viajeros se encuentra establecida en el artículo 22.2 de la ***Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*** *(en adelante LOTT), en su redacción operada por la Ley 9/2013, de 4 de julio indica:*

> *La intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo. Sin perjuicio de ello, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización podrán intermediar, en todo caso, en la contratación de transportes discrecionales de viajeros que vayan a ser prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de viajeros.*

Sobre esta intervención de los intermediarios, el preámbulo de la Ley 9/2013 de modificación de la LOTT es muy claro: "Se reducen las barreras operativas, liberalizando plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico (...)".

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)*

Ninguna de las normas autonómicas citadas regula de forma específica el régimen jurídico aplicable a las entidades de intermediación por lo que la norma estatal trascrita resulta de aplicación supletoria según lo dispuesto en la Disposición Final Primera de la LTCM:

> *"En lo no previsto en la presente Ley o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos."*

Por otro lado, la Sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio, declara la nulidad del artículo 47 de la ORT (en relación con la obligación de las intermediarias de facilitar información), según el cual:

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

En esta sentencia, se establece claramente la falta de competencia del Ayuntamiento de Madrid para regular la actividad de las empresas intermediarias, competencia que corresponde a la Comunidad de Madrid, como se justifica más adelante.

En el caso de Cataluña, el Registro de empresas intermediadoras de servicios fue creado por el Decreto 314/2016 de la Generalitat de Cataluña, de 8 de noviembre, por el que se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de los servicios del taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación. La habilitación normativa la constituye el artículo169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña que establece su competencia sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera ferrocarril y cable que transcurren íntegramente en el interior de Cataluña.

La Comunidad de Madrid asumió en el artículo 26.5 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, la competencia legislativa plena sobre los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable. En consecuencia, es la Comunidad de Madrid la administración competente para su creación del citado registro de entidades de intermediación.

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

- **Registro de Permisos Municipales, donde se recogerán las infracciones de los titulares del Permiso Municipal, cumpliendo escrupulosamente la RGPD.**

Contestación:

El artículo 138 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres corresponderá, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización.

Incidiendo en este mismo asunto, el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid, en su apartado 2 indica que la responsabilidad administrativa se exigirá al titular de la licencia sin perjuicio de que éstos puedan deducir las acciones que resulten legalmente procedentes contra los/las conductores/as u otras personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

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

La Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales en su artículo 27. Tratamiento de datos relativos a infracciones y sanciones administrativas, establece en su apartado 1 letra b que "Que el tratamiento se limite a los datos estrictamente necesarios para la finalidad perseguida por aquel". En su apartado 2, indica que "Cuando no se cumpla alguna de las condiciones previstas en el apartado anterior, los tratamientos de datos referidos a infracciones y sanciones administrativas habrán de contar con el consentimiento del interesado o estar autorizados por una norma con rango de ley, en la que se regularán, en su caso, garantías adicionales para los derechos y libertades de los afectados."

Los tribunales han negado de forma repetida la condición de terceros a personas no vinculadas directamente con la infracción. Esta condición de interesado no puede reconocerse al público en general con la inclusión de datos de sanciones en un registro público.

Actualmente el Registro municipal de licencias de autotaxi incluye la inscripción de los titulares de permiso municipal de conductor de autotaxi, pero considerando que carecen de responsabilidad sancionadora de acuerdo con la normativa expuesta, no está justificado legalmente la incorporación de las infracciones en los términos solicitados.

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

1.3 Uniformidad (definiendo mediante resolución)

Contestación:

De las posibilidades que ofrece el ordenamiento jurídico para la regulación de normas de alcance general, se ha considerado que el rango más adecuado para el establecimiento de la obligación de un código de vestimenta es su inclusión como un artículo de la Ordenanza Reguladora del Taxi. En consecuencia, se incluye en el artículo 54.d) la uniformidad prevista.

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

1.4 Rechazo a la Licencia por puntos.

Las Asociaciones Representativas estamos de acuerdo en que un permiso Municipal por Puntos sería más justo y realmente coercitivo, ya que las sanciones se impondrían a quien comete la infracción.

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

1.5 Rechazo a la obligatoriedad, que sea voluntario el Bucle Magnético, por el sobrecoste que supondría para el Sector en estos difíciles momentos.

Contestación:

La 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.

1.6 Que la Ordenanza no contradiga el Reglamento General de Circulación y de Vehículos.

Contestación:

El Reglamento General de Circulación tiene por objeto la regulación de las normas generales de comportamiento en circulación referida a conductores y vehículos y el Reglamento General de vehículos determina el régimen de los vehículos para su puesta en circulación.

Nada tiene que ver con la Ordenanza reguladora del taxi cuyo objeto consiste en la determinación del régimen jurídico aplicable al servicio de taxi prestado al amparo de las licencias de autotaxi.

No se ha identificado ninguna contradicción, por lo que no procede ninguna modificación de la Ordenanza. En caso de conflicto de leyes, se determinará en cada caso la prevalencia de cada una de las mismas.

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

1.7 Utilizar la definición del Tribunal Supremo para el Taxi, Servicio Público de Interés General.

Contestación:

La naturaleza jurídica del taxi está claramente definida pues como ya se expuso en el informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto de Decreto 74/2005, de 28 de julio:

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

Como actividad privada el propio artículo 18 b) de la LTCM considera condición esencial de las licencias de autotaxi: la autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la licencia, gestionando los servicios a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

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

1.8 Solicitamos en los requisitos de obtención del Permiso Municipal un certificado de no tener delitos de naturaleza sexual si se obliga a aportarlo también a todos los que actualmente tienen en vigor el permiso municipal, el que tenga estos delitos que pierda el permiso.

Contestación:

Con ocasión de la impugnación presentado por la Asociación Madrileña del Taxi contra la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, mediante sentencia del TSJ de Madrid nº 564/2017, de 17 de julio, se declara la nulidad del requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, por considerar que su exigencia afecta al derecho a la intimidad previsto en el artículo 18 de la Constitución Española y al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución:

En conclusión, procede la anulación del citado precepto de la ordenanza impugnada del artículo 31 1 b) Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 *Propuestas de artículos en los que hay acuerdo de las asociaciones*

2.1 Artículo 6. Otorgamiento de licencias

Incluir en el artículo 6 de la ORT, el apartado 1 y primer párrafo del apartado 2 del Artículo 8 del Decreto 74/2005 en relación con Limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias las Limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, en concreto:

> *Limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencia*
> *1. Como regla general, el número máximo de licencias a otorgar por cada municipio se determinará de acuerdo con el siguiente baremo:*
> *2. — Municipios de hasta 100.000 habitantes de derecho: 1 licencia por cada 2.000 habitantes.*
> *3. — Municipios de 100.001 a 500.000 habitantes de derecho: 1 licencia por cada 1.500 habitantes. —*
> *4. Municipios de más de 500.000 habitantes de derecho: 2 licencias por cada 1.000 habitantes. No obstante, en el otorgamiento de la primera licencia el municipio podrá obviar los límites establecidos en el párrafo anterior.*
> *2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, cada municipio podrá acordar cupos o contingentes específicos, conforme a los cuales la relación resultante entre el número de habitantes de derecho sea inferior a los límites establecidos en el apartado anterior, en el marco de un plan de reordenación del sector que contemple la amortización de parte de las existentes, o cuando se hayan aprobado normas limitativas a su plena utilización.*

***Contestación**:*

Las limitaciones cuantitativas al otorgamiento de nuevas licencias de autotaxi vienen expresamente definidas en la normativa autonómica sin que su inclusión en la Ordenanza sirva para complementar o ampliar la disposición ya existente, por lo que no se considera necesario ni justificado, siendo de plena aplicación al ámbito municipal.

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

2.2 Artículo 7. Transmisión:

La persona que transmita una licencia municipal de autotaxi no podrá volver a obtener otra hasta transcurridos dos años.

Solicitamos mantener este apartado, tal como recoge el Reglamento del Taxi.

***Contestación**:*
El requisito se mantiene la redacción actual incluyéndolo entre los requisitos del adquirente.

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

2.3 Artículo 9. Supuesto de fallecimiento del titular.

Se propone incluir esta redacción en el articulado.

> *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* ***o bien directamente o mediante un conductor asalariado****. En este caso se expedirá la tarjeta de identificación provisional prevista en el artículo 34 de esta Ordenanza y el heredero responderá del desempeño de la actividad como un titular de licencia.*

Contestación:

La "prestación del servicio" se entiende referida a la titularidad de la licencia que, en el caso de fallecimiento del titular, hasta que se adjudica la herencia, la ORT permite una titularidad provisional a favor de uno de los herederos a afectos de garantizar la explotación de la licencia, no siendo factible que dicha titularidad se asuma por un conductor.

Esta titularidad provisional a nombre de uno de los herederos no impide y de hecho así se materializa en la práctica que se contrate conductores para el ejercicio de la actividad de conductor. Por tanto, no debemos confundir "prestación del servicio" con el "ejercicio de la actividad de conductor", por lo que no procede acceder a los solicitado. Por tanto, la modificación solicitada ya está contemplada en la Ordenanza.

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

2.4 Incluir que se permita que los herederos, nombren a una persona que sea el interlocutor con el ayuntamiento para facilitar los trámites administrativos y se pueda mantener la explotación de la licencia ya sea mediante la persona designada por los herederos o bien mediante conductores asalariados.

Contestación:

La interlocución con la Administración está perfectamente contemplada a través de la figura del representante que válidamente pueden nombrar los herederos; pero ello, no debe confundirse con la persona que debe asumir la titularidad provisional hasta la adjudicación de la herencia, que, en todo caso, ha de corresponder a uno de los herederos y no a un conductor, garantizándose así la continuidad de la explotación y su responsabilidad ante la Administración.

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

2.5 Artículo 10. Registro Municipal de licencias:

Se solicita Registro de conductores en relación con el Permiso Municipal por puntos y Registro empresas intermediadoras.

Contestación:

No procede de acuerdo con lo expuesto en el apartado de "peticiones generales".

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

2.6 Artículo 17. Características

Incluir en el artículo 17 apartado f) las lunas tintadas, en un grado que permitan mantener la visibilidad interior, para preservar la seguridad de los usuarios y de los conductores autotaxi. Existen niveles de tintado que no son opacos, y facilitan el mantenimiento de la temperatura interior de los vehículos, y el desgaste del interior de estos por el sol.

Contestación:

El Decreto 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, art. 23.c Decreto 74/2015, "Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo…. Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario"

Para vehículos eurotaxi, punto 4.2 UNE 26494:2014 "La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida."

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tintar (transmisión >70%). No existe término medio, un tintado por ejemplo de 40%.

Sería la Comunidad de Madrid la entidad competente para la modificación de este requisito.

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

2.7 Suprimir el apartado j) la "obligatoriedad" del extintor de incendios.

***Contestación**:*

No procede dado que es un requisito previsto en el artículo 23.1 g) 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 desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

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

Desde las Asociaciones se solicita que en el anexo que desarrolla las medidas de este artículo, la presentación de un vehículo para su autorización sea equitativo entre un particular y una empresa en cuanto a porcentajes en función de la tecnología medioambiental del vehículo, no entendemos que a un fabricante se le permitan descuentos en cotas, o conjunto de cotas y a un titular a nivel individual no.

***Contestación**:*

La propuesta de permitir la misma flexibilidad en la libre elección que para los fabricantes crearía una situación de inseguridad jurídica para el titular que propone la libre elección, como se justifica a continuación.

En el caso de autorización de modelos de vehículos, en el caso de que el modelo no cumpla con las cotas requeridas y esté dentro de las holguras permitidas, la autorización está condicionada a la incorporación de los elementos incluidas en las disposiciones técnicas específicas elaboradas para la autorización de dicho modelo. Por ejemplo, la inclusión de un peldaño para facilitar el acceso al taxi. En ocasiones, se deniega la autorización de modelos de vehículos porque el fabricante no cumple con las disposiciones técnicas establecidas. Este proceso es previo a la adquisición de un vehículo autotaxi de un modelo autorizado por un titular de la licencia, por lo que la eventual negativa a su autorización no repercute negativamente en el titular.

En los casos de Libre Elección, contemplados en el artículo 20 de la Ordenanza, existe la posibilidad de admitir holguras siempre y cuando el modelo en cuestión hubiera estado autorizado con anterioridad, siempre que el vehículo se someta a las disposiciones técnicas elaboradas para la autorización del modelo al que corresponda. De esta manera se garantiza que el vehículo podrá ser autorizado.

En cambio, si se permitiera, con carácter general, una flexibilización de cotas fuera del supuesto anterior, las disposiciones técnicas específicas necesarias podrían suponer modificaciones adicionales en un vehículo ya adquirido, que podrían tener carácter de reforma, o, en el peor de los casos, suponer que el vehículo propuesto no pueda ser autorizado.

En consecuencia, por motivos de seguridad jurídica, no es posible atender la propuesta.

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

2.9 Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.

- **En relación con el apartado 2. 4º) Justificar el desmontaje del taxímetro del vehículo sustituido.**

Este punto entendemos que está mal redactado, ya que si “lo cumplimos” una renovación se demoraría bastante en el tiempo, cuando con el procedimiento que se realiza actualmente se sustituye un vehículo prácticamente sin dejar de prestar de servicio.

Contestación:

La redacción de este apartado se introdujo con la reforma de la ORT en 2017, sin que haya supuesto ningún impedimento en la continuidad de la prestación del servicio cuando se realiza la sustitución del taxi. El desmontaje del taxímetro es preciso acreditarlo, lo importante es flexibilizar el momento del procedimiento en el que se puede aportar para evitar la pérdida de días en los que se puede prestar servicio.

En la práctica, el documento que justifica el desmontaje del taxímetro puede presentarse, y muchos así lo están haciendo, el mismo día en el que se pasa la revisión presencial del vehículo con resultado favorable, procediendo inmediatamente a la expedición de la licencia en el consta el nuevo vehículo.

La información de detalle puede consultarse en la página web, en el apartado documentación.

https://sede.madrid.es/sites/v/index.jsp?vgnextoid=89cef10922d68210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnextchannel=23a99c5ffb020310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&rm=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD

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

- **En el apartado 5, solicitamos ampliar el plazo de dos a tres meses el plazo de expedición de la tarjeta provisional por avería.**

***Contestación**:*

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 20 apartado 5 de la Ordenanza vigente.

- **Otras cuestiones en relación con este artículo:**

Desde las Asociaciones Representativas, se solicita una redacción que traslade “realmente” la libertad de elección de vehículo siempre que cumpla los requisitos mínimos que desde el regulador se determinen, y si existe un modelo que se ha presentado y superado el proceso de adscripción a la licencia municipal, que desde el Ayuntamiento no se solicite de nuevo toda la documentación al titular de licencia que desea adscribir ese mismo modelo y variante tales como informe de medidas, informe de industria con la certificación taquimétrica, etcétera. De tal manera que, si un taxista a nivel particular presenta un modelo para sustitución que no está recogido en los modelos autorizados por este Ayuntamiento, la documentación que presente este particular sirva para otro.

Contestación:

Cuando el fabricante realiza una autorización de un modelo facilita la información para determinar el conjunto de números de bastidor que se cumplen las especificaciones autorizadas. Con esta información, el Ayuntamiento de Madrid puede verificar consultando únicamente el número de bastidor si el vehículo cumple los requisitos expresado en la autorización.

En el caso de un vehículo autorizado por el procedimiento de libre elección la verificación de los parámetros técnicos está vinculada a un número de bastidor y no es posible acreditar que los parámetros técnicos de un vehículo con un determinado número de bastidor son directamente aplicables a otro vehículo con un número de bastidor diferente, ya que la definición del significado de los dígitos del número de bastidor es una información propietaria del fabricante.

En el caso de la autorización de modelos, es el fabricante quien garantiza que un determinado conjunto de números de bastidor cumple unas determinadas condiciones técnicas. Incluso para el caso de un fabricante, si uno de los nuevos modelos del nuevo vehículo recibe una numeración de bastidor fuera de los conjuntos autorizados deberá autorizar el nuevo modelo y conjunto de números de bastidor con si de un nuevo modelo se tratara.

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

2.10 Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.

- **Solicitan eliminar los apartados 5 y 6, pues consideran que insertar estos datos en el tique de taxímetro obligaría con total seguridad a renovar los taxímetros.**

> *5. Las interrupciones provisionales del contador en los términos establecidos en el artículo 41 producirán el cambio simultáneo en la tarifa reflejada por el módulo luminoso, que deberá indicar dígito 0, salvo en los casos de contratación previa por plaza con pago individual.*
>
> *6. El tique de la impresora para los servicios según taxímetro deberá contener los siguientes datos mínimos:*
> *a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.*
> *b) Número y, en su caso, serie del tique.*
> *c) Número de Licencia.*
> *d) Número de identificación fiscal, así como nombre y apellidos completos del titular de la licencia.*
> *e) Datos de identificación del cliente.*
> *f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.*
> *g) Origen y destino del viaje.*
> *h) Distancia recorrida expresada en Km.*
> *i) Detalle de la tarifa expresada en Euros con los siguientes datos:*
> 1. *Importe del servicio.*
> 2. *Tarifas aplicadas.*
> 3. *Detalle de suplementos.*
> 4. *Cantidad total facturada con la expresión "IVA Incluido".*
>
> *Los datos establecidos en las letras e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.*

Contestación:

Estos datos ya se contemplan en la ORT de 2012 por lo que no se entiende que se indique que la inclusión de tales datos obligaría a cambiar los taxímetros.

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

- **Posibilidad de instalar el taxímetro en más sitios.**

Si nos ceñimos a la Ordenanza para el conjunto de taxímetros que no son de espejo, se habilita el espacio sobre el salpicadero, entendemos que las marcas y fabricantes ofrecen otras opciones y configuraciones, como huecos porta gafas, apéndices que permiten a los taxímetros que no son de espejo buscarles otra ubicación próxima al techo, que permiten la correcta visualización de las tarifas que se aplican.

Contestación:

La ubicación exacta permitida del taxímetro, así como su procedimiento de instalación, vienen definidos en el protocolo de instalación del taxímetro que el fabricante comunica a la Comunidad Autónoma de Madrid y su verificación técnica en las ITV.

En los casos de libre elección se deberán acreditar previamente "Los requisitos de instalación del taxímetro conforme a la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal, mediante documento expedido por el órgano de la Comunidad de Madrid competente en materia de metrología legal, por el fabricante del vehículo o su representante legalmente establecido, por reparadores o por organismos de verificación metrológica de taxímetros, autorizados ambos por la Comunidad de Madrid.". En esta documentación es donde se determinará la posible ubicación del taxímetro.

La única condición que establece la Ordenanza Reguladora del Taxi es en el artículo 26 apartado 3 letra a donde se indica que la colocación de publicidad en el interior del vehículo "En ningún caso reducirá la visibilidad de los pasajeros, particularmente la correcta visión del aparato taxímetro y de la vía".

Por tanto, no corresponde al Ayuntamiento de Madrid determinar la posición del aparato taxímetro, sino a aquel que elabore las instrucciones de montaje correspondientes.

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

2.11 Artículo 23. Módulo luminoso

Observación 1ª: Que abra la posibilidad de utilizar capillas imantadas, y modificar la posición de esta, a la derecha del conductor.

Contestación*:*
La ordenanza define la ubicación del módulo tarifario, sus dimensiones y sus características. La sujeción del mismo al techo o sobre barra está definida en el protocolo de instalación del taxímetro, en el que el módulo tarifario aparece como un periférico más.

No corresponde al Ayuntamiento de Madrid la aprobación de los mecanismos de sujeción que han de utilizarse, sino que han de ser los servicios técnicos de inspección técnica los que determinen los mecanismos admitidos.

En relación con su ubicación, por uniformidad de la flota, se mantiene la ubicación en la posición prevista en el artículo 23.

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

Observación 2ª: Solicitamos permitir a aquellos titulares que así lo requieran y la tecnología lo permita, configurar un aviso de socorro SOS en el luminoso o "capilla". Permitir o habilitar en el anexo correspondiente al módulo luminoso, nuevas configuraciones, modificar la situación a la derecha del conductor, y permitir que el soporte sea imantado, adjuntamos imágenes de muestra. Siempre manteniendo la configuración de modulo verde, modulo con la palabra taxi, módulo de tarifas a aplicadas.

Contestación:

La Ordenanza Reguladora del Taxi no supone un impedimento para la instalación de un dispositivo de aviso de socorro SOS, pues fija exclusivamente las condiciones mínimas de funcionamiento de la capilla.

La instalación de una capilla con dicha funcionalidad supondría:

- *El cumplimiento del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en particular de las cuestiones referidas al alumbrado de vehículos.*
- *El cumplimiento de las instrucciones de montaje, que consideran a la capilla como un periférico del taxímetro, por lo que debería estar perfectamente definida la conexión del sistema de activación del mensaje SOS con el taxímetro y la capilla, de forma que cumpla los requisitos técnicos establecidos.*
- *El cumplimiento de las obligaciones del anexo III relativas a la capilla.*

La solicitud presentada adolece de una falta de concreción que impide valorar si la propuesta cumple con las condiciones anteriores.

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

2.12 Artículo 28. El permiso municipal de conductor de autotaxi: obtención.

Se solicita que se incluya el siguiente requisito:

a) Acreditar no haber sido condenado por Delito de Naturaleza Sexual.

Este certificado, se creó con posterioridad a la sentencia del TSJ que determinaba "carecer de antecedentes penales" no era acorde a derecho, nos referimos al nuevo certificado.

https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/ciudadanos/tramites-gestionespersonales/certificadodelitos#:~:text=Es%20un%20certificado%20que%20permite,fecha%20en%20que%20son%20expedidos.

Desde el colectivo del taxi, realizamos servicios con menores de edad, y entendemos necesario dicho certificado. Adjuntaremos informe de nuestro abogado. Solicitamos que se verifique en todos los titulares del permiso municipal, que no han sido condenados por este parámetro, y en caso de no poder acreditar este precepto que pierdan el Permiso Municipal.

Contestación:

Con ocasión de la impugnación presentado por la Asociación Madrileña del Taxi contra la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, mediante sentencia del TSJ de Madrid nº 564/2017, de 17 de julio, se declara la nulidad del requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, por considerar que su exigencia afecta al derecho a la intimidad previsto en el artículo 18 de la Constitución Española y al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución:

En conclusión, procede la anulación del citado precepto de la ordenanza impugnada del artículo 31 1 b) Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En el apartado 5 b)

b) Si afectara a los requisitos físicos y psicofísicos exigidos, sometiéndose a las pruebas de aptitud psicofísica que procedan ante los servicios sanitarios que se indique por el Ayuntamiento.

Se solicita que:

- El ayuntamiento clarifique los requisitos físicos y psicofísicos que hay que cumplir para poder conducir un vehículo auto taxi, y como los van a evaluar.
- En la redacción de la Ordenanza Municipal, se denomine al Permiso Municipal de Conductor Autotaxi, de esta manera, Permiso Municipal de Conductor de Autotaxi, ya que, en diferentes apartados, utilizan la denominación antes referida, así como Licencia de Conductor de Autotaxi, denominación esta última que es errónea.

6. El titular del permiso municipal podrá someterse a las pruebas establecidas en el apartado 5 a) y b) hasta un máximo de dos **cinco** veces en el plazo de cinco meses a contar desde la finalización del plazo de presentación de alegaciones.

Se solicita que:

Se incremente el número de veces que un aspirante al permiso municipal pueda presentarse al examen, de los dos actuales a cinco.

Contestación:

Este artículo no es objeto de modificación, tan solo corrección de erratas.
Los requisitos físicos y psicofísicos son los que determina el propio Decreto autonómico y que recoge la ORT: "No padecer enfermedad infecto-contagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de autotaxi, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o bebidas alcohólicas".

En cuanto al número de veces a presentarse a las pruebas se considera proporcionado y adecuado el número de 2 que contempla la ordenanza para verificar los requisitos cuya ineficacia sobrevenida concurra.
Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

2.13 Artículo 48.2.: En los servicios que tengan origen o destino en el Aeropuerto Adolfo Suárez- Barajas se solicita que en lugar de "se establecerán" se indique "se podrán establecer" tarifas fijas.

***Contestación**:*

La introducción de la tarifa fija se considera un avance de garantía de transparencia en la prestación del servicio por lo que 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.

2.14 Artículo 51. Suprimir las tarifas en braille.

Contestación:

Las tarifas en Braille no se pueden suprimir en su totalidad porque el Anexo VII 2.2.2, del Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, dispone que los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille.

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

2.15 Artículo 53 Obligaciones de los usuarios.

Se solicita incluir:

g) Abonar un suplemento extra de 100 euros por ensuciar el vehículo con bebidas o vomitar.

***Contestación**:*

Lo que se propone no es un suplemento, que se definiría como un sobreprecio aprobado como tarifa, que se aplicaría cuando se cumplan determinadas condiciones de prestación del servicio. Por ejemplo, los únicos suplementos aprobados en las tarifas vigentes son por prestación de servicios el 24 y 31 de diciembre que finalicen entre las 21 horas de esos días y las 07 horas del día siguiente.

La naturaleza jurídica se aproximaría más a una sanción o una indemnización por daños.

En el caso de una sanción ésta debería estar tipificada en una ley, lo que no es el caso, por lo que no podría calificarse de sanción.

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.

2.16 Artículo 54. Uniformidad, matizar y aclarar cómo y de qué manera.

Desde las Asociaciones se valora que sea vía resolución, en lo específico, tipo de vestimenta, calzado, así como colores. De un modo genérico por aclarar, no nos referimos a un uniforme estricto, en cuanto a que vistamos todos exactamente igual, indicaciones genéricas.

Contestación:

Evaluadas las distintas opciones que el Ordenamiento Jurídico permite para establecer una obligación de carácter general se ha entendido que la forma más adecuada es su inclusión en Ordenanza, por lo que se en el artículo 54 letra c).

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 considera que el código de vestimenta es lo suficientemente flexible para permitir distintas opciones, pero que permita mantener una cierta uniformidad que es el objetivo de la medida.

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

2.17 Obligatoriedad de insertar los olvidos en TXMAD y dar un tiempo prudencial a que se reclame y si no hay respuesta llevarlo a objetos perdidos.

Contestación:

Dentro de las funcionalidades de TXMAD, aplicación oficial del Ayuntamiento de Madrid, se encuentra la gestión de objetos perdidos que facilita el contacto directo entre viajeros que han dejado olvidado un objeto y el taxista (titular y conductor) para favorecer su recuperación. Dado que es una plataforma de acceso voluntario para los taxistas se estima que no proceda incorporar la obligación de su gestión por este medio.

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

2.18 Artículo 58 hace referencia al 65 sin contenido. Modificar esta incorrección.

Contestación:

Se admite la alegación y se modificará en el proyecto de modificación de Ordenanza el artículo 58 de la Ordenanza vigente.

2.19 Artículo 70. Licencia de autotaxi por puntos.

Se solicita suprimirlo. De acuerdo en que el Permiso Municipal sea por puntos. Modificar o insertar lo que los técnicos normativos entiendan para alcanzar este acuerdo.

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

2.20 Disposición Transitoria. Régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos adscritos a las licencias.

En este punto existe una errata en la fecha que figura en el mismo, la correcta es 31 de diciembre de 2020. 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.

Contestación:

La normativa autonómica establece mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril una antigüedad máxima de 10 años a los vehículos, sin distinguir el tipo de vehículo.

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

2.21 Anexo I.

Se propone la inclusión del párrafo siguiente:

> *Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse En caso de presentación de forma particular por el titular de la licencia*
> *a) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.*
>
> *b) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.*
>
> *c) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.*

Que se permita a la sustitución de los particulares la misma flexibilización de los fabricantes.

***Contestación**:*

La propuesta de permitir la misma flexibilidad en la libre elección que para los fabricantes crearía una situación de inseguridad jurídica para el titular que propone la libre elección, como se justifica a continuación.

En el caso de autorización de modelos de vehículos, en el caso de que el modelo no cumpla con las cotas requeridas y esté dentro de las holguras permitidas, la autorización está condicionada a la incorporación de los elementos incluidas en las disposiciones técnicas específicas elaboradas para la autorización de dicho modelo. Por ejemplo, la inclusión de un peldaño para facilitar el acceso al taxi. En ocasiones, se deniega la autorización de modelos de vehículos porque el fabricante no cumple con las disposiciones técnicas establecidas. Este proceso es previo a la adquisición de un vehículo autotaxi de un modelo autorizado por un titular de la licencia, por lo que la eventual negativa a su autorización no repercute negativamente en el titular.

En los casos de Libre Elección, contemplados en el artículo 20 de la Ordenanza, existe la posibilidad de admitir holguras siempre y cuando el modelo en cuestión hubiera estado autorizado con anterioridad, siempre que el vehículo se someta a las disposiciones técnicas elaboradas para la autorización del modelo al que corresponda. De esta manera se garantiza que el vehículo podrá ser autorizado.

En cambio, si se permitiera, con carácter general, una flexibilización de cotas fuera del supuesto anterior, las disposiciones técnicas específicas necesarias podrían suponer modificaciones adicionales en un vehículo ya adquirido, que podrían tener carácter de reforma, o, en el peor de los casos, suponer que el vehículo propuesto no pueda ser autorizado.

En consecuencia, por motivos de seguridad jurídica, no es posible atender la propuesta.

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

2.22 Anexo II.

Modificarlo, para que los módulos luminosos se adapten a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como posición, lado derecho del conductor, y se permita usar una base imantada.

Contestación:

La ordenanza define la ubicación del módulo tarifario, sus dimensiones y sus características. La sujeción del mismo al techo o sobre barra está definida en el protocolo de instalación del taxímetro, en el que el módulo tarifario aparece como un periférico más.

No corresponde al Ayuntamiento de Madrid la aprobación de los mecanismos de sujeción que han de utilizarse, sino que han de ser los servicios técnicos de inspección técnica los que determinen los mecanismos admitidos.

En relación con su ubicación, por uniformidad de la flota, se mantiene la ubicación en la posición prevista en el artículo 23.

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

2.23 Definiciones de vehículo adaptado. Incluir otro apartado

C. Incluir otra denominación de los vehículos adaptados, asientos extraíbles, etc.…
Incluir la posibilidad de otras transformaciones, ya que en la sociedad existen otras necesidades de adaptación, tal como viene recogida, en el texto de esta ordenanza con las personas con discapacidad auditiva, etc.

Contestación*:*

La definición de taxi adaptado viene recogida en el RD1544/2007 (vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar en el mismo una persona en su propia silla de ruedas). Concepto que se ha trasladado hasta la ordenanza actual con la definición de eurotaxi. Un eurotaxi es un taxi que cumple esta normativa y es sobre esta normativa en la que se establecen los cupos de número mínimo de licencias.

Independientemente de esto, puede haber otras adaptaciones para mejorar la accesibilidad, que no tienen que ver con el concepto de eurotaxi de la normativa.

Las innovaciones de otras transformaciones son mejoras técnicas que no suponen que el vehículo se considere un vehículo adaptado.

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

3 Propuestas de Élite Taxi sin consenso con el resto de las asociaciones

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 ll) 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:

3.1 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 n2 7 de Madrid, en su Sentencia n2 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 denunciamos 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 por lo 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.

3.2 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.

3.3 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 de 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 promociona 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.

3.4 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.

3.5 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 denunciables 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.

3.6 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.

3.7 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.

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

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

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

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 objeticos 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.

3.8 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.

3.9 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:
l 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.
l Cuando su participación en el capital social sea igual o superior a la tercera parte del mismo.
l 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.

3.10 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.

3.11 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.

3.12 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 afectos 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.

3.13 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.

3.14 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.

3.15 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 iría 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', "0', "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.

3.16 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.

3.17 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.

3.18 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.

3.19 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.

3.20 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 vehículo s.

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.

3.21 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.

4 Propuestas de la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid sin consenso con el resto de las asociaciones

Una. Artículo 7.

Se considera contrario a derecho la obligación del titular de la licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles.

Y ello, porque no existe norma con rango legal que fije la obligatoriedad de la inscripción de cargas en dicho Registro. A los efectos de cargas deber ser el registro municipal el que sirva para acreditar las cargas que judicial o administrativamente existiesen siendo de oficio la comprobación por el órgano municipal de dicha inexistencia con carácter previo a la transmisión, y ello, sin perjuicio, de las inscripciones de cargas en otros registros ajenos al control municipal.

Contestación:

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

En cambio, el Registro de Bienes Muebles es un registro llevado por los registradores de la Propiedad y Mercantiles, bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, que tiene por objeto la publicidad de la propiedad y de las cargas y gravámenes sobre bienes muebles, así como las condiciones generales de la contratación.

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

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

Dos. Artículo 16 en relación, al artículo 21.

Se suprime el diésel en vehículos eurotaxi. Lo cual, no tiene justificación, máxime si tenemos en cuenta cuatro cuestiones esenciales:

- El número de estos vehículos en la actualidad en relación con el número total de taxis.
- La aplicación de esta Ordenanza a la totalidad de municipios que integran el APC.
- El artículo 195 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, establece: Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis.

" Se prohíbe la circulación por la vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental 0 EMISIONES o ECO para categoría de M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para la categoría M1."

Y la Disposición Transitoria segunda de la misma norma. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis que establece:

"Los vehículos autotaxi y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que a la entrada en vigor de esta Ordenanza ya estén asignados a esa finalidad y no cumplan los requisitos ambientales contemplados en el artículo 195, podrán seguir circulando de acuerdo con las siguientes disposiciones:

- Hasta el 31 de diciembre de 2022 se permite la circulación de los vehículos con categoría A de la clasificación ambiental y categoría B de clasificación ambiental para categoría M1, salvo los vehículos acondicionados".

- En cuanto a la transición ecológica hacia vehículos eléctricos es importante la implicación de la administración pública a la hora de aportar fondos que puedan hacer frente a la diferencia del precio entre un vehículo de motorización convencional y uno eléctrico, o cualquier otro método que pueda hacer atractivo para el profesional el decantarse por un coche de emisiones cero.

***Contestación**:*

La supresión de vehículos diésel se ha venido realizando de forma progresiva en las sucesivas Ordenanzas Reguladoras del Taxi y Ordenanzas de Movilidad Sostenible.

De hecho, la posibilidad de adscribir vehículos diésel como Eurotaxi era una excepción a la regla general motivada por la falta de modelos ECO en el momento de aprobación de la Ordenanza. En la actualidad se considera que la oferta de modelos es suficiente y, en consecuencia, se elimina esta excepción.

Actualmente hay autorizados 4 modelos de vehículos ECO o CERO EMISIONES para Eurotaxi.

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

Tres. Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios

El apartado e) sobre *Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva* y ya que no figura el coste y mantenimiento de dicho instrumento en cada vehículo, ni datos estadísticos que configuren la necesidad de dicho requisito en la totalidad de la flota de taxis. Consideremos que tiene que ser de instalación voluntaria.

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.

Cuatro. Artículo 28 Permiso municipal de conductor de autotaxi
Observación 1ª: El apartado 2 a) no procede el conocimiento del medio físico en la redacción dada al utilizarse por profesionales y particulares en el siglo XXI los navegadores y demás elementos técnicos,

***Contestación**:*

El artículo 31.1 del RTCM especifica entre los requisitos para obtener el permiso, que el interesado debe acreditar: "c) Que conoce perfectamente la ciudad, sus alrededores y paseos, la ubicación de oficinas públicas, centros oficiales, hoteles principales y lugares de ocio y esparcimiento de masas y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino". Este requisito se concreta en la ordenanza con la acreditación del conocimiento del medio físico previsto en el apartado a) del artículo 28.2 a). Por tanto, no es posible excluir este requisito de la ordenanza para la obtención del permiso, sin perjuicio de que durante la prestación del servicio se utilicen navegadores.

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

Observación 2ª: Debe fijarse más exámenes para la obtención del permiso.

***Contestación**:*

Esta cuestión no es objeto de la ordenanza dado que se refiere a la periodicidad de celebración del examen, que siempre se realiza a demanda, atendiendo la totalidad de las solicitudes de examen que se recibe.

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

Cinco. Artículo 31.

No resulta justificado la exigencia que figure el horario en la tarjeta a tiempo parcial, pudiera no ser el mismo todos los días.

***Contestación**:*

El horario que consta en la tarjeta es el que se fija en el contrato de trabajo por lo que no procede su eliminación.

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

Seis. Artículo 33. Devolución tarjeta identificación.

La declaración de incapacidad temporal no significa que el conductor no mantenga relación con la actividad de taxi, por lo que no procede la entrega de dicha tarjeta en 30 días, suponiendo una causa injustificada y desproporcionada que infringe el artículo 5 de la Ley 20/2013 de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado.

***Contestación**:*

No se incluye la modificación de este artículo de la Ordenanza.

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

Siete. Artículo 37.

No existe justificación que en una actividad como el taxi se imponga por razones económicas la limitación de la actividad a pares e impares.

Debe tenerse en cuenta que cada unidad de taxi tiene una forma de prestación y ganancias diferentes.

Así, nos encontramos con que dos unidades de taxi trabajan diferentes:

- No trabaja igual quien tiene clientes particulares que quienes los busca.
- Ni quien tiene una cooperativa de servicio a quien trabaja para un intermediario vía App.
- Ni el taxi urbano del de otros municipios de la APC
- Ni quien tiene un vehículo taxi de bajo coste o el cuál es muy superior, etc.

Tampoco figura que elementos, documentos e informes independientes acreditarán la imposición de una regulación limitativa.

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 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.

Ocho. Artículo 54.
Consideramos que en el apartado D.1º, debería admitirse también los colores claros, incluso predominando el azul, ya que por iniciativa propia de las diferentes cooperativas de radio taxi ya han optado por este tono y en general es bien aceptado tanto por conductores como por usuarios. Así mismo debe crearse un ente que vele por el cumplimiento de la norma".

Contestación:

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

Nueve. Artículo 71.

La Administración por su parte propone, un sistema sancionador denominado por puntos, a cierta semejanza fonética con el sistema del permiso de conducir, además, ligándolo a la titularidad de la licencia. A nuestro modo de ver, en todo caso, se debiera ligar al Permiso Municipal de Conducción de Auto taxi. Por todo ello, debería efectuarse a través de normas con rango legal. Desvinculado así cualquier infracción cometida por un trabajador o conductor, de la Licencia Municipal.

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

5 Propuestas de la Asociación Madrileña del Taxi sin consenso con el resto de las asociaciones

Con carácter previo

Se echa en falta informe consultivo del anteproyecto a la Comisión Nacional de los Mercados yd e la Competencia (CNMC) en base a los artículos 5.1 a); 5. 2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

***Contestación**:*

El artículo 5.1 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia determina:

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

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

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

> *La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia actuará como órgano consultivo sobre cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos. En particular, **podrá ser consultada** por las Cámaras Legislativas, el Gobierno, los departamentos ministeriales, las Comunidades Autónomas, las Corporaciones locales, los Colegios Profesionales, las Cámaras de Comercio y las Organizaciones Empresariales y de Consumidores y Usuarios. En ejercicio de esta función, llevará a cabo las siguientes actuaciones:*
>
> *a) Participar, mediante informe, en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los **sectores sometidos a su supervisión**, a la normativa de defensa de la competencia y a su régimen jurídico.*

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

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

Dos. ART. 2 Título competencial

Debe modificarse, toda vez que la remisión al artículo 25.2 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, es errónea.

El citado precepto fue nuevamente redactado por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, dejando únicamente la competencia en los municipios en el transporte "colectivo".

Contestación:

Esta modificación de la ordenanza se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de transporte urbano, protección del medio ambiente urbano y en materia de protección de los derechos de consumidores, al amparo de la habilitación contenida en la Disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio (RTCM).

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

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

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

Por tanto, el artículo 25.2 b) es aplicable y no procede su supresión.

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.

Consideramos que la prohibición de este anteproyecto, y del decreto autonómico que la respalda, para que las comunidades de bienes no puedan ser titulares de licencias contradice el artículo 49 en relación, al 54 del TFUE, al impedir a las sociedades civiles los mismos derechos que al resto de sociedades, salvo las que no tengan fines lucrativos, y que establecen:

> **"Artículo 49 (antiguo artículo 43 TCE)**
> En el marco de las disposiciones siguientes, quedarán prohibidas las restricciones a la libertad de establecimiento de los nacionales de un Estado miembro en el territorio de otro Estado miembro. Dicha prohibición se extenderá igualmente a las restricciones relativas a la apertura de agencias, sucursales o filiales por los nacionales de un Estado miembro establecidos en el territorio de otro Estado miembro.

La libertad de establecimiento comprenderá el acceso a las actividades no asalariadas y su ejercicio, así como la constitución y gestión de empresas y, especialmente, de sociedades, tal como se definen en el párrafo segundo del artículo 54, en las condiciones fijadas por la legislación del país de establecimiento para sus propios nacionales, sin perjuicio de las disposiciones del capítulo relativo a los capitales."

"Artículo 54 (antiguo artículo 48 TCE)

Las sociedades constituidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuya sede social, administración central o centro de actividad principal se encuentre dentro de la Unión quedarán equiparadas, a efectos de aplicación de las disposiciones del presente capítulo, a las personas físicas nacionales de los Estados miembros.

Por sociedades se entiende las sociedades de Derecho civil o mercantil, incluso las sociedades cooperativas, y las demás personas jurídicas de Derecho público o privado, con excepción de las que no persigan un fin lucrativo."

Contestación:

El RTCM determina los requisitos para ser titular de licencia de autotaxi, entre los que se encuentra, ser personas física o jurídica, ésta última añadida por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, en la redacción del artículo 10.1.b)

b) Ser persona física, no pudiendo otorgarse las licencias de forma conjunta a más de una o persona jurídica con personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren, ***no pudiendo ser titulares de las mismas las comunidades de bienes.***

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, lo que se acreditará mediante los correspondientes estatutos.

La Ordenanza simplemente incorpora la previsión del Decreto 35/2019.

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

Cinco. Artículo 7 Transmisión.
Se considera contrario a derecho la obligación del titular de la licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles.

Y ello, porque no exista norma con rango legal que fije la obligatoriedad de inscripción de cargas en dicho Registro. A los efectos de cargas debe ser el registro municipal el que sirva para acreditar las cargas que judicial o administrativamente existiesen siendo de oficio la comprobación por el órgano municipal de dicha inexistencia con carácter previo a la transmisión, y ello, sin perjuicio, de las inscripciones de cargas en otros registros ajenos al control municipal.

Contestación:

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

En cambio, el Registro de Bienes Muebles es un registro llevado por los registradores de la Propiedad y Mercantiles, bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, que tiene por objeto la publicidad de la propiedad y de las cargas y gravámenes sobre bienes muebles, así como las condiciones generales de la contratación.

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

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

Ocho. Artículo 14 "Rescate"

La amortización de licencias debe quedar sometida a las normas europeas, nacionales y autonómicas.

Con informe consultivo de la CNMC, toda vez que si la amortización va ligada a utilizar fondos públicos exista control sobre los mismos, y de existir obligaciones a titulares de las licencias en la participación de dicha amortización tenga la cobertura legal suficiente que impida infracción de sus derechos individuales y de libertad de empresa, así como de competencia, y máxime cuando no existe intervención municipal ni autonómica sobre precios de transmisión de las licencias con la excepción del derecho de tanteo y retracto si se tienen conductores asalariados al momento de la transmisión.

***Contestación**:*

El Decreto 74/2005 establece en su artículo 8 limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, tanto de máximos estableciendo el número máximo de licencias a otorgar por cada municipio en función de volúmenes de población, como de mínimos, permitiendo que cada municipio pueda acordar cupos o contingentes específicos inferiores en el marco de un plan de ordenación del sector que contemple la amortización de parte de las existentes o se aprueban normas limitativas a su plena utilización.

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del Decreto 74/2005, añade:

"Asimismo, en los casos en que las circunstancias existentes entre la oferta y la demanda de los servicios de transporte público de viajeros en vehículo de turismo lo aconsejen al existir un desequilibrio entre ambas, los municipios podrán establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi, de forma que quede garantizada la prestación de este tipo de servicios para los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores."

El rescate de las licencias se refiere a la posibilidad de aprobar planes de amortización en los términos previstos por el Decreto 35/2019, que, al implicar la extinción de la licencia, se había incluido como modificación de este artículo 14 de la ordenanza.

Dado que el marco regulador del Decreto contempla la posibilidad de aprobar planes de amortización, como instrumento de planificación de ordenación del sector, se consideró finalmente eliminar del anteproyecto de modificación este artículo 14.

Por tanto, no se incluye ninguna previsión relativa a la amortización de licencias 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.

Nueve. Artículo 16 en relación, al artículo 21

A. Se suprime el diésel en vehículos eurotaxi. Lo cual, no tiene justificación, máxime si tenemos en cuenta cuatro cuestiones esenciales:

a) El número de estos vehículos en la actualidad en relación con el número total de taxis.
b) La aplicación de esta Ordenanza a la totalidad de municipios que integran el APC
c) El artículo 195 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, establece:

"Artículo 195. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis.

Se prohíbe la circulación por las vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental 0 EMISIONES o ECO para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, ***salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1"***

d) Y la Disposición transitoria segunda de la misma noma. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis que establece:

"Los vehículos autotaxi y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que a la entrada en vigor de esta Ordenanza ya estén asignados a esa finalidad y no cumplan los requisitos ambientales contemplados en el artículo 195, podrán seguir circulando de acuerdo con las siguientes disposiciones:

a) Hasta el 31 de diciembre de 2022 se permite la circulación de los vehículos con categoría A de clasificación ambiental y con categoría B de clasificación ambiental para categoría M1, salvo los vehículos acondicionados"

Contestación*:*

La supresión de vehículos diésel se ha venido realizando de forma progresiva en las sucesivas Ordenanzas Reguladoras del Taxi y Ordenanzas de Movilidad Sostenible.

De hecho, la posibilidad de adscribir vehículos diésel como Eurotaxi era una excepción a la regla general motivada por la falta de modelos ECO en el momento de aprobación de la Ordenanza. En la actualidad se considera que la oferta de modelos es suficiente y, en consecuencia, se elimina esta excepción.

Actualmente hay autorizados 4 modelos de vehículos ECO o CERO EMISIONES para Eurotaxi.

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

Artículo 17-f Características

Ventanillas provistas de lunas transparentes o un tintado antitérmico con un grado que permita la visión del interior del vehículo, e inastillables 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, art. 23.c Decreto 74/2015, "Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo…. Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario"

Para vehículos eurotaxi, punto 4.2 UNE 26494:2014 "La posición de las ventanas debe ser tal que permita la visibilidad lateral exterior en ambos lados del vehículo para las plazas ocupadas por personas con movilidad reducida."

La homologación de los cristales viene en el Reglamento 43, y en la codificación de la homologación del cristal distingue entre lunas tintadas (transmisión < 70%) y lunas sin tintar (transmisión >70%). No existe término medio, un tintado por ejemplo de 40%.

Sería la Comunidad de Madrid la entidad competente para la modificación de este requisito.

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

Once. Artículo 20

El apartado a) 3. Establece "No rebasar la antigüedad del vehículo sustituido, o, en otro caso, no superar la antigüedad de dos años"

Este precepto contradice el artículo 29 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, que nada dice al respecto, pero también, la doctrina del Tribunal Supremo materializada en sentencia de fecha Tribunal Supremo, sec. 3ª, S 28-09-2020, nº 1218/2020, BOE 293/2020, de 6 de noviembre de 2020, rec. 317/2019, no siendo proporcionada ni justificada dicha limitación al ejercicio de la actividad de taxi.

***Contestación**:*

No existe tal contradicción porque el artículo 29 del RTCM se remite a la normativa estatal, en concreto al artículo 43 f) de la Orden sobre autorizaciones de transporte interurbano (VT) de 4 de febrero de 1994 (en su redacción operada por la Orden de 20 de febrero de 2019) que establece un plazo de 2 años. El criterio no es contradictorio y es el mismo que ahora se está aplicando.

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

Trece. Artículo 22 Elementos mínimos obligatorios

A. El apartado 1-e) sobre "Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva.". Dos cuestiones deben precisarse:

Observación 1ª: No figura el coste y mantenimiento de dicho instrumento en cada vehículo en la memoria económica, ni datos estadísticos que configuren la necesidad he dicho requisito en la totalidad de la flota de taxis.

Observación 2ª: No debe ser exigido a la totalidad de la flota al no ser proporcionalidad, toda vez que ni siquiera a través del RD 1544/2007 se fija a los vehículos adaptados dicha exigencia, pero en el supuesto de resultar necesario debería ser únicamente a los vehículos adaptados.

Contestación: Se exige con ocasión de la sustitución del vehículo como mejora progresiva para facilitar la comunicación con las personas de discapacidad auditiva.

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 incluye la información en la MAIN en el apartado 6.7.2.5 Justificación de la oportunidad de la implantación del bucle magnético.

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

Observación 3ª: El apartado sobre la exigencia de los totalizadores, en todo caso, únicamente podrá efectuarse al momento de cambio tarifario con el fin de evitar el desprecintado del aparato taxímetro con los costes y molestias que llevaría en otro caso.

Contestación*:*

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.

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

Observación 4ª: No procede la redacción del artículo sobre sistema tarifario luminoso al no tener competencia el municipio ni las CCAA sobre dicha cuestión conforme al artículo 149.1.21 Constitución, en relación, a la sentencia TC 59/85.

***Contestación**:*

El artículo 149 1.ª 21 determina que el Estado tiene competencia exclusiva sobre Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. El taxi al tratarse de un transporte eminentemente urbano es de la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas que lo hayan asumido a través de sus Estatutos de Autonomía (sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional). Por tanto, no es aplicable al sistema tarifario.

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

Dieciséis. Artículo 28 Permiso municipal de conductor de autotaxi

Observación 1ª: El apartado 2 a) no procede el conocimiento del medio físico en la redacción dada al utilizarse por profesionales y particulares en el siglo XXI los navegadores y demás elementos técnicos,

***Contestación**:*

El artículo 31. 1 del RTCM especifica, entre los requisitos para obtener el permiso, que el interesado debe acreditar: "c) Que conoce perfectamente la ciudad, sus alrededores y paseos, la ubicación de oficinas públicas, centros oficiales, hoteles principales y lugares de ocio y esparcimiento de masas y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino". Este requisito se concreta en la ordenanza con la acreditación del conocimiento del medio físico previsto en el apartado a) del artículo 28.2 a). Por tanto, no es posible excluir este requisito de la ordenanza para la obtención del permiso, sin perjuicio de que durante la prestación del servicio se utilicen navegadores.

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

Observación 2ª: Debe fijarse 4 exámenes semanales con el fin de evitar la insuficiencia de conductores.

***Contestación**:*

Esta cuestión no es objeto de la ordenanza dado que se refiere a la periodicidad de celebración del examen, que siempre se realiza a demanda, atendiendo la totalidad de las solicitudes de examen que se recibe.

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

Veinte. Artículo 31

Observación 1ª: No resulta justificado ni proporcional la exigencia de diferencia de color en las tarjetas identificativas entre titular y asalariado, ni tampoco que en éstas últimas figure el régimen de contratación, ni su visibilidad exterior.

Contestación:

Esta cuestión no se regula en la ordenanza por lo que no procede su valoración. En cualquier caso, se informa que el color de las tarjetas no implica requisito o carga alguna para los interesados, por lo que no procede su modificación.

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

Observación2ª: No existe parangón en otras profesiones, ni siquiera en actividades municipales, que se muestre la contratación de quien atiende, ni si es titular o no de la actividad, y menos que se muestre al exterior.

El control de la actividad ya existe con la mera presencia de inspectores y policías locales que requerirán la documentación, Mostrar al exterior las tarjetas también supone que los viandantes, ajenos a los usuarios del servicio de taxi, tengan acceso a datos. Resulta contrario al artículo 5 de la LGUM.

***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.

Veintidós. Artículo 33 devolución tarjeta identificación

La declaración de incapacidad temporal no significa que el conductor no mantenga relación con la actividad de taxi, por lo que no procede la entrega de dicha tarjeta en 30 días suponiendo una causa injustificada y desproporcionada que infringe el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado.

Contestación:

Este artículo 33 no se encuentra en el proyecto de modificación de la ordenanza.
Se desestima la alegación y no se realiza modificación en el proyecto de modificación de Ordenanza derivada de la misma.

Veintitrés. Artículo 37

No existe justificación que en una actividad como el taxi se imponga por razones económicas la limitación de la actividad a pares e impares.

Debe tenerse en cuenta que cada unidad de taxi tiene una forma de prestación y ganancias diferentes.

Así, nos encontramos con que dos unidades de taxi trabajan diferentes:

- No trabaja igual quien tiene clientes particulares que quienes los busca
- Ni quien tiene una radioemisora quien trabaja para app
- Ni el taxi urbano del de otros municipios de APC
- Ni el que trabaja en urbano que quien realiza servicios interurbanos para sus clientes
- Ni quien tiene radioemisora de quien no la tiene
- Ni de la tenencia de radioemisora local de una de mayor tamaño
- Tampoco del que presta servicios aeroportuarios siempre de quien realiza servicios de ciudad
- Ni quien tiene un vehículo taxi de bajo coste de quien es muy superior

Tampoco figura que elementos, documentos e informes independientes acreditarán la imposición de una regulación limitativa e igualmente, no se tiene en cuenta la contratación de trabajadores asalariados en momentos como el actual, a modo de ejemplo, lo cual les limitaría tanto la contratación, como fomentarían los despidos

En caso de aplicarse una limitación par-impar solamente podría aplicarse en caso de declaración del ESTADO DE ALARMA y justificando una disminución de la actividad económica del 75%

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 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.

Veinticinco. Artículo 38 bis

Este artículo además de los Eurotaxis debe ampliarse también a los vehículos de emisiones CERO que sean 100% eléctricos puros.

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.

Treinta y cuatro. Artículo 51

Observación 1ª: Debería suprimirse el apartado c) en los términos explicados en el anterior artículo 31.

***Contestación**:*

La tarjeta de identificación de conductor, como su nombre indica, es un documento que permite la identificación a quien está prestando un servicio de taxi, mediante el cual se garantiza el alta en el régimen de la Seguridad Social y, además, tratándose de asalariados, que tienen contrato de trabajo, dado que son requisitos de expedición.

De esta forma, de manera visual, como garantía de cumplimiento de las obligaciones en materia de normativa laboral y como garantía de prestación del servicio ante los consumidores, se debe mostrar en lugar visible. Por tanto, no procede la supresión de la obligación de llevar la tarjeta durante la prestación del servicio.

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

Observación 2ª: Igualmente, el apartado e) debe suprimirse si la contratación es a través de radioemisora o telemática, ya que la prestación se realiza a través de un intermediario que es con el que contrata con el usuario directamente, estando reconocidos sus derechos con dicho sistema.

A modo de ejemplo, si el usuario contratase un servicio de transporte de taxi, el usuario se le garantizaría el servicio con la reclamación a través de dicho intermediario.

***Contestación**:*

Las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa en materia de consumo, es exigible por el 42.1 e) del RTCM, por lo que no procede su supresión.

Esta obligación existe porque siempre es posible una contratación de un servicio medido con taxímetro para el cual es necesario facilitar hojas de reclamaciones al cliente.

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

Cuarenta. Artículo 70 y Cuarenta y uno. Artículo 71 Licencia puntos.

Se propone, por la Administración, un sistema sancionador denominado "por puntos", a cierta semejanza fonética con el sistema del permiso de conducir. Sin embargo, y en mayor medida en restricciones de derechos propios del sistema punitivo español, cualquier inserción normativa debe efectuarse a través de normas con rango legal, por lo que la creación de un procedimiento sancionador específico puntual por infracciones y sanciones en materia de taxi no resulta acorde a derecho. Véase la sentencia del TSJ de Madrid, sección 2ª, núm. número 564/2017 que suprimió la exigencia de no poseer antecedentes penales.

***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.

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 objeticos 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.

6 Propuestas de la Federación Profesional del Taxi de Madrid sin consenso con el resto de las asociaciones.

Cuestión previa: la anulación de la modificación del Decreto 74/2005 en el P.O. 436/2019 conlleva necesariamente la suspensión y posterior archivo del presente procedimiento

En nuestras primeras alegaciones, la Federación Profesional del Taxi de Madrid (en adelante, FPTM o Federación) puso de relieve que la propuesta de modificación de la Ordenanza era extemporánea dado que se estaba tramitando cuando no se había resuelto el P.O. 436/2019 que se dirime ante el TSJ de Madrid y donde se había cuestionado la legalidad de la modificación del Decreto 74/2005 operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

La Memoria de Análisis de Impacto Normativo (en adelante "MAIN") de la modificación señala claramente en su apartado segundo "oportunidad de la propuesta normativa" (folio 535 del expediente) que la misma tiene su razón de ser en la modificación sustantiva del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Por tanto, ningún sentido tenía comenzar un procedimiento tan largo y costoso si la norma pudiera quedar viciada de nulidad si se anulaba por el TSJ el Decreto que le da cobertura en algunos de sus aspectos más relevantes, como es el caso del precio cerrado o la contratación individual.

Las advertencias realizadas por la Federación se han materializado y el pasado día 10 de marzo de 2021 el TSJ declaró la nulidad del citado reglamento por infracción de las normas de procedimiento. Acompañamos como documento nº1, la Providencia del Tribunal que informa del sentido del fallo, aunque todavía, a la fecha de presentación de estas alegaciones, no se ha notificado la sentencia objeto del citado procedimiento.

Como conoce la Corporación, la anulación del Decreto 35/2019 acarrearía la nulidad de pleno derecho de la Ordenanza, si se aprobase en sus actuales términos, en la medida en que esta carecería de amparo normativo en una norma de la Comunidad Autónoma (infracción del principio de jerarquía normativa) que es la competente para regular el régimen de organización de las licencias de taxi, conforme al art. 9 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 municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid, previo informe del correspondiente órgano de participación y consulta. En especial, se podrán establecer reglas que predeterminen el número máximo de licencias de autotaxi en cada uno de los distintos municipios en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte*

Si bien es cierto que la sentencia todavía no se ha notificado y que frente a la misma cabría un hipotético recurso de casación autonómico (difícilmente uno de casación estatal pues estamos ante normas autonómicas), no debe olvidarse que las sentencias son ejecutables desde el momento en que se emiten (art. 84 LRJCA) y que parece difícil concebir que el TSJ vaya a cambiar su opinión en un asunto de esta entidad.

Por todo ello, en aplicación de los principios de cautela y economía procesal, y conforme al art. 22.1g) LPAC que dispone que es causa de suspensión de los procedimientos administrativos cuando para la

resolución del procedimiento sea indispensable la obtención de un previo pronunciamiento por parte de un órgano jurisdiccional, consideramos que el presente procedimiento debe quedar suspendido en tanto no se resuelva de manera firme el procedimiento o procedimientos instados frente al Decreto 35/2019, de 9 de abril de la Comunidad Autónoma de Madrid. Momento en el cual deberá procederse al archivo de la presente modificación para iniciar, (en su caso y si la Corporación lo juzga conveniente) un nuevo procedimiento pues la propia MAIN demuestra que toda la reforma venía derivada del citado Decreto 35/2019.

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 ll) 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.

Primera. - Ausencia del informe preceptivo de impacto en la familia

Por si lo anterior no fuese suficiente para archivar las presentes actuaciones, resulta, además, que el proyecto no ha sido informado en materia de su impacto en la familia, como exige la D.A. Décima de la ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas:

> Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia

Como veremos a continuación, la ausencia de este análisis se evidencia en aspectos tales como la posibilidad de que los vehículos eurotaxi circulen los 7 días de la semana, sin descanso, o que se haya eliminado por completo el requisito de antecedentes penales (incluidos los sexuales) pese a que la Ley de protección al menor los exija.

Esta omisión conllevaría la nulidad de pleno derecho de la ordenanza si no se realiza el citado informe (véase la STS de 22 de marzo de 2018 (Rec. 458/2016) por la que se anula la Orden Ministerial ECD/2574/2015 por carecer del citado informe). Esta omisión no puede solucionarse ahora ex post facto incorporado el citado informe, sino que es necesario un replanteamiento en su conjunto de los problemas a los que se enfrenta el servicio del taxi y, por tanto, de las reformas que deben llevarse a cabo en la normativa para solventarlos.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación, expondremos aquellos aspectos concretos de la Ordenanza (siguiendo el orden numérico de los preceptos) que requieren de una completa revisión ab initio y que justifican la necesidad de proceder, en cualquier caso, al archivo de la presente propuesta.

***Contestación**:*

La Disposición adicional Décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre no se refiere a normas y disposiciones generales de ámbito local sino al ejercicio de la potestad reglamentaria del Gobierno, es decir, anteproyectos de ley, proyectos de reales decretos leyes, reales decretos legislativos y normas reglamentarias del estado.

Del mismo modo que resulta la inaplicabilidad al ámbito local del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo al tratarse de una disposición reglamentaria de la Ley 50/1997, que tiene por objeto tal y como determina su artículo 1 "desarrollar las previsiones contenidas en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en lo que se refiere a la memoria del análisis de impacto normativo que debe acompañar a los anteproyectos de ley y proyectos de reales decretos-leyes, reales decretos legislativos y normas reglamentarias".

No obstante, se incorpora en la MAIN un análisis del impacto sobre la familia.

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

Segunda. - Art. 1 bis: la distinción entre servicios directamente contratados y servicio previamente contratado es contraria al art. 1261 Código Civil

El art. 1 bis, apartado segundo, de la Ordenanza distingue entre dos formas de contratación. La que denomina "servicio previamente contratado" y define como el servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático y el "servicio directamente contratado" que define como el servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi.

El art. 1 bis, apartado tercero, distingue por su parte dos modos de fijación del precio del servicio de taxi. El que denomina precio según taxímetro y precio cerrado.

Lo primero que debe señalarse es que el Ayuntamiento carece de competencias para establecer figuras contractuales no previstas en el código civil ni en la normativa de transportes, siendo, necesaria como mínimo una norma con rango de ley.

Sin perjuicio de lo anterior cabe añadir que, como es bien sabido, el art. 1261 C.C. exige para la existencia de un contrato la concurrencia de 3 elementos: (i) consentimiento, (ii) objeto cierto que sea materia del contrato y (iii) causa de la obligación.

La Ordenanza confunde el modo en el que se realiza la solicitud de un servicio, con el momento en el que nace el contrato. El hecho de que un servicio se encargue mediante mano alzada o llamada telefónica no supone que el contrato necesariamente se perfeccione en momentos temporales distintos.

En efecto, cuando se realiza una solicitud a mano alzada, no es hasta el momento en que el usuario se sube al vehículo, cuando el taxista conoce la dirección de destino y podría entenderse se dan los elementos del contrato, todo ello sin perjuicio de la facultad del usuario de modificar el destino.

Ninguna diferencia existe con una llamada telefónica para que un taxi acuda en el menor tiempo posible a recoger a un usuario a una localización concreta. Sólo cuando el usuario se suba al vehículo conocerá el taxista la dirección a la que debe transportar al usuario.

En cierta medida, cuando se realiza un servicio contratado por teléfono o app, existen dos contratos, uno primero por el que el taxista se desplaza hasta el punto de encuentro y que da derecho al abono del importe de dicho desplazamiento y otro distinto en el momento en que el usuario accede al vehículo.

Dicho de manera más sencilla, asumir que en la contratación por teléfono o vía app no existe inmediatez es jurídicamente erróneo y puede generar confusión. Todo dependerá de las condiciones en las que se produce el encargo y, en particular, como ponía de relieve la Comunidad de Madrid en la existencia o no de un precio cerrado. Nos remitimos al informe del Director General de la Consejería de Transportes remitido el 22 de enero de 2021, folio 364 del expediente

> *A la vista de lo anterior, se puede concluir que los servicios realizados mediante la modalidad de precio por plaza con pago individual: 1. Son servicios que deberán ser previamente contratados (nunca directamente). 2. Deberán ser contratados por medios telemáticos (previsión contenida en el artículo 39 ter.1 del proyecto). 3. Deberán ser realizados a precio cerrado para cada uno de los usuarios en relación con el recorrido realizado por cada uno de ellos, los cuales deberán conocer el importe a pagar por el servicio antes de su realización, a los efectos de garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, como establece el artículo 37.2, in fine. Por ello, es preciso suprimir la parte final del apartado b) del artículo 39 bis.3, referida a las paradas intermedias, ya que en este tipo de servicios a precio cerrado si se realizarán, entre el origen y el destino, paradas intermedias.*

Evidentemente, para la obtención del precio cerrado, el usuario establece el punto de origen y el punto de destino y se compromete a abonar un precio (bien el del taxímetro, bien el prestablecido si este es más barato). En ese caso, podría entenderse que se dan todos los elementos del contrato, pero ello no es necesariamente predicable de todos los supuestos de encargo mediante llamada telefónica o vía app.

Los problemas que plantean estas definiciones han sido puestos de relieve por la propia Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, véase el 577 donde señalan:

> *Debe revisarse si la comprensión del texto realmente demanda la inclusión de definiciones, resultando innecesario la adición del artículo 1 ter cuyo contenido puede incluirse en el artículo 39. Se observa una contradicción en este artículo y las definiciones que se pretenden incorporar, pues mezcla las modalidades de fijación del precio del servicio (precio según*

taxímetro y precio cerrado), con los modos de contratación del servicio (global, previa por plaza).

Teniendo en cuenta, por tanto, la ausencia de amparo en una norma legal de las distintas categorías contractuales que se pretenden definir, la estrecha relación entre el modo de fijación del precio (cerrado o con taxímetro) y el momento temporal en el que se puede entender perfeccionado el contrato (como señala el informe de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid remitido el 22 de enero de 2021), así como la anulación del citado Decreto 35/2019 por el TSJ de Madrid, que es precisamente el que establece el precio cerrado, procede archivar las presentes actuaciones y reconsiderar en su conjunto la necesidad y oportunidad de la modificación de la Ordenanza.

***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 utilización de definiciones tiene un mero uso instrumental para referirse de forma abreviada a conceptos que se definen de forma más amplia en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, como mera economía del lenguaje, pero en ningún caso constituye la definición de un contrato típico.

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, habilita la posibilidad de prestar servicios precontratados a precio cerrado frente a la modalidad tradicional de prestación medida mediante aparato taxímetro. Es decir, mantiene la modalidad de prestación medida mediante aparato taxímetro que podía contratarse en calle, por teléfono, por radioemisora, por app, etc., en general por cualquier mecanismo que permita la celebración de un contrato.

La nueva modalidad de servicios precontratados a precio cerrado, que se caracteriza por un mecanismo diferente de fijación del precio del servicio tiene varias características:

- *Son precontratados, que los diferencia de los contratados en calle o parada que se caracterizan por la inmediatez de la relación entre el cliente y el conductor. La precontratación se entiende en sentido negativo como la contratación que no es inmediata como la contratación de un taxi en calle, tanto en parada como a mano alzada.*
- *Es voluntario, pues en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, indica que "podrán ser realizados a precio cerrado".*
- *Las tarifas tienen carácter de máximas, es decir, frente a la contratación medida por taxímetro en la que la aplicación de las tarifas se realiza de forma automática mediante el aparato taxímetro.*
- *Que el precio se calculará con los parámetros facilitados por el Ayuntamiento competente para la estimación del recorrido conforme a las tarifas vigentes.*
- *Que el precio no podrá ser menor al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente. Al indicar "en su caso" se entiende que la aprobación de una reducción o no es competencia del Ayuntamiento competente.*

Como no existe un contrato típico que recoja la totalidad de las prescripciones recogidas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, se utilizan las definiciones se utilizan a efectos meramente instrumentales para aludir al contrato definido 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.

Tercera.- Art. 28. Obtención del permiso, estudios requeridos y antecedentes penales de los conductores, infracción de la Ley de Protección del menor

Como pone de relieve la exposición de motivos del Proyecto, una de las principales medidas de la nueva norma ha sido flexibilizar los requisitos de acceso a la profesión de conductor de taxi de tal modo que se eliminan dos requisitos previos como son haber cursado la educación secundaria obligatoria y no tener antecedentes penales. A continuación, expondremos porque estas dos medidas no sólo no son recomendables, sino que, además, son ilegales.

1. Educación segundaria obligatoria: ausencia de análisis de impacto económico en particular en las condiciones de los conductores

Según, la MAIN la eliminación del requisito de la educación secundaria obligatoria se deriva del Decreto 35/2019:

> *En el marco de los requisitos mínimos establecidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, la propuesta de ordenanza elimina aquellos que han devenidos innecesarios, como por ejemplo el título de graduado en educación secundaria obligatoria y la prueba psicotécnica en el examen, y, añade nuevas condiciones para mejorar la calidad del servicio de taxi, como el conocimiento de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y los criterios de aplicación de los Protocolos de Calidad del Aire.*

De lo anterior se deduce que la anulación del Decreto 35/2019 debería conllevar una reconsideración sobre este precepto.

La justificación de la MAIN para la reducción de los requisitos educativos que deben cumplir los conductores no se comprende. Según la memoria el objetivo es aumentar el número potencial de conductores, pero se hace mediante una reducción de las exigencias cuyo impacto en la calidad del servicio no se valora. Tampoco existe el menor análisis de si la medida es necesaria o del problema que pretende solucionar. Esta Federación no considera que exista un déficit de conductores, ni que las circunstancia exijan que se reduzcan los requisitos cuando ello sólo puede conducir a un aumento de los conductores disponibles y, en el contexto de baja demanda de servicios del taxi, una consecuente disminución y precarización de los salarios de los conductores.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Deben exigirse los antecedentes sexuales pues así lo exige la Ley de Protección Jurídica del Menor

Por lo que se refiere a la cancelación del certificado de antecedentes penales, se hace alegando que fue anulado por la sentencia del TSJ de Madrid del año 2017 pero no se explicita que el motivo de la anulación fue la ausencia de una norma con rango de ley que, a juicio del tribunal, facultase recabar ese dato personal.
Debe tenerse en cuenta por ello que la Ley 1/1996 de Protección Jurídica del Menor dispone en su art. 13, apartado quinto:

> *Será requisito para el acceso y ejercicio a las profesiones, oficios y actividades que impliquen contacto habitual con menores, el no haber sido condenado por sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual, que incluye la agresión y abuso sexual, acoso sexual, exhibicionismo y provocación sexual, prostitución y explotación sexual y corrupción de menores, así como por trata de seres humanos. A tal efecto, quien pretenda el acceso a tales profesiones, oficios o actividades deberá acreditar esta circunstancia mediante la aportación de una certificación negativa del Registro Central de delincuentes sexuales*

Por tanto, no sólo no se trata de que el citado certificado, por lo que se refiere a delitos sexuales, disponga de amparo legal, en la medida en que el taxi es una profesión en la que existe contacto con menores, sino que incluso se podría estar contraviniendo esta norma - la Ley 1/1996 - de no exigirse.

Esta importante omisión es fruto de otra infracción de mayor contenido que ya hemos explicado previamente, la ausencia de un informe de impacto en la familia.

Contestación:

Con ocasión de la impugnación presentado por la Asociación Madrileña del Taxi contra la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, mediante sentencia del TSJ de Madrid nº 564/2017, de 17 de julio, se declara la nulidad del requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, por considerar que su exigencia afecta al derecho a la intimidad previsto en el artículo 18 de la Constitución Española y al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución:

> *En conclusión, procede la anulación del citado precepto de la ordenanza impugnada del artículo 31 1 b) Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.*

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

> *La finalidad del Registro es contribuir a la protección de los menores contra la explotación y el abuso sexual, con independencia de quién sea el autor del delito, mediante el establecimiento de un mecanismo de prevención que **permita conocer si quienes pretenden el acceso y ejercicio de profesiones, oficios y actividades que impliquen el contacto habitual con menores, carecen o no de condenas penales por los delitos a los que se refiere el apartado anterior.***
>
> *Asimismo, el Registro tiene como fin facilitar la investigación y persecución de los delitos a que se refiere el presente real decreto con objeto de proteger a las víctimas menores de edad de la delincuencia sexual, introduciendo medidas eficaces que contribuyan a la identificación de sus autores y de cooperación con las autoridades judiciales y policiales de otros países, en particular con los Estados miembros de la Unión Europea y del Consejo de Europa.*

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

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

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

*Concluye lo siguiente, "Así, **en el caso planteado no resulta adecuado que, con carácter general,***

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

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

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

Cuarta.- Art. 37, apartado 5: la posibilidad de reducción de la oferta, limitaciones innecesarias de la discrecionalidad administrativa

En fechas recientes se ha emitido una opinión por el defensor del pueblo en materia de la organización del sector del taxi en períodos de baja demanda, como el causado por el Covid-19, que pone de relieve que el Ayuntamiento ya dispone de mecanismos suficientes para adoptar medidas en este sentido. Véase el documento nº2 adjunto a estas alegaciones.

En cualquier caso, aun cuando la Administración considere que es necesaria una mayor claridad en este sentido, no tiene lógica jurídica restringir la discrecionalidad administrativa de tal modo que el Ayuntamiento quede constreñido por cifras concretas cuyo modo de obtención no se concreta.

En efecto, para poder reducir la oferta disponible es necesario que la demanda se reduzca por encima del 50 por ciento, es decir, que una reducción del 50, 00% no daría lugar a la adopción de medidas, pero sí una del 50,01%. En cualquier caso, no se concreta cómo se pueden conseguir dichos datos y, sobre todo, evitar que sean manipulados.

La autolimitación de la capacidad de organización del servicio no se limita al supuesto de hecho que permite aplicar la norma, sino a las mismas medidas susceptibles de aplicación. Según el art. 37 la única medida posible es organizar el servicio conforme a las placas, ignorando que evidentemente no es lo mismo una reducción de la demanda de un 50, de un 60, de un 70 o de un 90%.

La Administración dicho sea con el máximo respeto parece haber aprendido poco de la crisis sufrida por el sector del taxi en estos últimos meses y de la necesidad de disponer de mecanismos de actuación flexibles que permitan adecuarse a la cambiante realidad que nos azota.

Una de las críticas que se hizo a la versión inicial de este precepto fue precisamente que constreñía la capacidad de autoorganización del Ayuntamiento, véase el informe de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento, folio 632 del expediente.

Sin embargo, el Ayuntamiento se ha limitado a modificar los términos "*deberá*" por "*podrá",* ignorando que lo relevante no es que el Ayuntamiento pueda imponer medidas cuando la demanda se reduzca por debajo del 50%, sino que el Ayuntamiento disponga de capacidad de adecuarse a las necesidades del servicio en todo momento y en particular ante descensos sustanciales de la oferta pero definir dicho concepto jurídico indeterminado de manera tan concreta en realidad no sería una

avance, sino un paso atrás, en particular, si se tienen en cuenta el informe del defensor del pueblo antes referido, documento nº2, que considera que el Ayuntamiento ya dispone de dichas

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.

Quinta. - Art. 38 bis. Apartado segundo: la exención a los vehículos eurotaxi de la obligación de descanso es discriminatoria, no sólo porque beneficia a los ya titulares, sino porque perjudica a los taxistas con vehículos en período de amortización

La búsqueda de una flota adaptada a las personas con discapacidades es un objetivo loable. No obstante, la exención a los vehículos eurotaxi de la obligación de descanso, como un modo de incentivar la transición de la flota hacia este tipo de vehículos, es una medida que carece de justificación y con un efecto manifiestamente discriminador.

Como pone de relieve la MAIN, folio 13 de 208, folio 541 del expediente, las dos medidas que se barajaron originalmente para aumentar la flota de vehículos eurotaxi, fueron mantener el modelo actual de convocatorias con posibles prórrogas a los beneficiarios actuales, o en su caso, un régimen transitorio de adaptación con un sistema paulatino. Sin embargo, como reconoce la propia MAIN se descartan estas dos alternativas y se opta por un régimen de libertad que en realidad genera una profunda discriminación de trato.

En efecto, las dos medidas inicialmente barajadas presentan una lógica, la primera permite continuar con un sistema voluntario donde la participación otorga unas condiciones claras conocidas ex ante. La segunda persigue una transición ordenada. La medida finalmente adoptada sólo causa trastornos.

En primer lugar, altera las condiciones de las convocatorias iniciales de vehículos eurotaxi, puesto que les otorga un derecho que, en principio, carecían conforme a la convocatoria. Dicho de otro modo, de haberse sabido que las convocatorias otorgaban un derecho indefinido a poder operar los 7 días a

la semana a buen seguro el número de concursantes hubiese sido bien distinto. Se infringen así los principios esenciales de los contratos públicos establecidos por la Unión Europea y aplicables por analogía al modificarse con posterioridad las condiciones de la convocatoria en favor de los adjudicatarios de la misma, en lugar de haber procedido a una nueva convocatoria. Véase por todas la Sentencia del TJUE de 29 de abril de 2004 en el asunto C-496/99 P Comisión de las Comunidades Europeas contra CAS Succhi di Frutta SpA.

En segundo lugar, beneficia, además de a los eurotaxis existentes, a todos los vehículos cuyos plazos de amortización estén a punto de vencer. Como conoce la Corporación los vehículos destinados a taxi no pueden tener una antigüedad superior a 10 años por lo que este es el plazo tradicional de a todos los vehículos amortización del vehículo. Aquellos titulares de licencias cuyos vehículos deba ser renovado en el año en que entre en vigor la normativa tienen un incentivo mucho mayor a renovar su vehículo por uno eurotaxi por su menor coste relativo, ¿qué sucede entonces si en 3, 4 o 5 años se modifica la ordenanza para excluir esta previsión por haberse alcanzado los objetivos de flota?

En tercer lugar, se omite por completo el impacto del funcionamiento los 7 días de la semana en la familia y, en concreto, en la conciliación familiar.

Como vemos la medida no es sólo claramente discriminadora por lo que infringiría el art. 14 CE sino que, además, al haberse adoptado una medida no prevista inicialmente se incumple el requisito de su adecuada estimación económica. En efecto, según el cuadro resumen de la MAIN, esta no tiene efectos económicos indirectos, lo mismo se dice al folio 25 de 208, 553 del expediente, lo cual es manifiestamente falso porque el valor de las licencias con vehículos eurotaxi aumenta, como lo hace también el de las licencias cuyos vehículos deban ser renovados en las fechas más recientes, porque pueden generar mayores ingresos, frente a la relativa disminución en valor de las licencias cuyos vehículos hayan sido renovados recientemente. Un impacto de gran repercusión que no está tratado en lo más mínimo en la MAIN.

***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.

Por otro lado, la supresión del modelo de convocatoria pública es tanto que supone la eliminación de una barrera en el acceso y ejercicio de la actividad de explotación de una licencia de taxi que tenga

adscrito un vehículo eurotaxi, en ningún caso está afectando a la conciliación familiar por los motivos que a continuación se exponen:

- *Los titulares de licencia de autotaxi son autónomos que desempeñan su actividad con autonomía económica y de dirección en la explotación, gestionando los servicios a su riesgo y ventura con los medios personales y materiales de su propia organización empresarial (artículo 18 LTCM).*

- *La adscripción de un vehículo eurotaxi a la licencia es voluntaria para su titular por lo que en ningún caso la norma municipal obliga a la adscripción.*

- *EL Ayuntamiento de Madrid ordena licencias no jornada de trabajo de los conductores asalariados, siendo responsabilidad del titular, como empresario autónomo, el cumplimiento de la jornada y horarios de trabajo de sus conductores de acuerdo con su contrato de trabajo, convenio colectivo de aplicación y Estatuto de los trabajadores.*

- *Del mismo modo que el sistema de convocatorias públicas del régimen especial de eurotaxi no ha contravenido ni afectado la conciliación familiar, tampoco puede pretenderse que ahora sí lo sea al suprimirse las convocatorias pues los beneficios son los mismos.*

- *La eliminación del mínimo de 7 horas diarias permite que el empresario defina la prestación de servicios con mayor libertad y autonomía, a diferencia del régimen anterior.*

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.

Sexta. - Art. 39 ter. Contratación con pago individual: nulidad de pleno derecho derivada de la nulidad del Decreto 35/2019

Declarada por el TSJ (documento nº1) la nulidad de pleno derecho de la modificación del Decreto 74/2005 por el Decreto 35/2019 que fue el que incluyó expresamente esta posibilidad, resulta evidente que este precepto sería nulo de pleno derecho en cuanto carece de amparo normativo en la normativa autonómica.

Por este motivo no es necesario realizar mayores alegaciones, sin perjuicio de que, como han puesto de relieve distintas Administraciones, véase por ejemplo el informe del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, folio 364, o el informe de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento, folio 389, el precepto requeriría de una mejora de su redacción

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 ll) 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.

Séptima. - Art. 70: creación de una nueva sanción sin amparo legal infracción del art. 25 CE

Esta Federación no se opone en principio a la creación de un sistema por puntos que penalizase a los conductores que infrinjan la normativa de transportes, pero lo cierto es que la creación de una sanción específica al titular de la licencia en todo caso no sólo es ilógica, sino que infringe de manera flagrante el principio de reserva de ley.

En efecto, como razona sobradamente el informe de la CAM (folio 368 del expediente), existe una jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo y el Tribunal Constitucional respecto del art. 25 CE que ha establecido las directrices básicas de la aplicación del principio de reserva de ley en materia de infracciones administrativas mediante ordenanzas municipales.

> *El principio de reserva de Ley constituye una garantía de "carácter formal", que "se refiere al rango necesario de las normas tipificadoras de aquellas conductas y reguladoras de estas sanciones, por cuanto, como este Tribunal ha señalado reiteradamente, el término 'legislación vigente' contenido en dicho art. 25.1 CE es expresivo de una reserva de Ley en materia sancionadora" (STC 42/1987, de 7 de abril, FJ 2). Esta reserva de Ley es, según hemos precisado en múltiples ocasiones, de naturaleza relativa. En este sentido, hemos afirmado que "si bien el alcance de la reserva de Ley establecida en el art. 25.1 no puede ser tan estricto en relación con la regulación de las infracciones y sanciones administrativas como por referencia a los tipos y sanciones penales en sentido estricto, bien por razones que atañen al modelo constitucional de distribución de las potestades públicas, bien por el carácter en cierto modo insuprimible de la potestad reglamentaria en ciertas materias (STC 2/1987, de 21 de enero), bien, por último, por exigencias de prudencia o de oportunidad que pueden variar en los distintos ámbitos de ordenación territoriales (STC 87/1985, de 16 de julio) o materiales, en todo caso aquel precepto constitucional determina 'la necesaria cobertura de la potestad sancionadora de la Administración en una norma de rango legal' (STC 77/1983, de 3 de octubre), habida cuenta del carácter excepcional que los poderes sancionatorios en manos de la Administración presentan,... puede afirmarse que la reserva de la Ley contenida en el art. 25.1*

de la Constitución despliega una eficacia semejante a las que establecen otras normas constitucionales. Es decir que, como ha señalado este Tribunal con relación a alguna de ellas, **la reserva de Ley no excluye 'la posibilidad de que las Leyes contengan remisiones a normas reglamentarias, pero sí que tales remisiones hagan posible una regulación independiente y no claramente subordinada a la Ley' (STC 83/1984, de 24 de julio)**, *pues esto último supondría degradar la garantía esencial que el principio de reserva de Ley entraña, como forma de asegurar que la regulación de los ámbitos de libertad que corresponden a los ciudadanos depende exclusivamente de la voluntad de sus representantes" (STC 42/1987, de 7 de abril, FJ 2. En este mismo sentido, STC 52/2003, de 17 de marzo; y todas las resoluciones allí citadas).*

El núcleo central de la materia sancionadora reservado constitucionalmente al legislador es, como regla general, el relativo a la predeterminación de las infracciones, de las sanciones y de la correspondencia entre ambas: "En definitiva, el art. 25.1 de la Constitución obliga al legislador a regular por sí mismo los tipos de infracción administrativa y las sanciones correspondientes, en la medida necesaria para dar cumplimiento a la reserva de Ley. Desde otro punto de vista, y en tanto aquella regulación legal no se produzca, no es lícito, a partir de la Constitución, tipificar nuevas infracciones ni introducir nuevas sanciones o alterar el cuadro de las existentes por una norma reglamentaria cuyo contenido no esté suficientemente predeterminado o delimitado por otra de rango legal" (STC 42/1987, de 7 de abril, FJ 3. En este mismo sentido nos hemos pronunciado también en la STC 305/1993, de 25 de octubre, FJ 5, o en la STC 132/2001, de 8 de junio, FJ 5).

La Administración trata de sostener que no estamos ante la creación de una nueva sanción sino ante la concreción de una potestad conferida por el artículo 16 LTCM. Sin embargo, estamos ante una interpretación extensiva y contra legem del citado precepto. El art. 16 LTCM dispone:

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

Resulta evidente que lo que instaura el art. 70 del proyecto de modificación de Ordenanza es una sanción distinta nueva que no coincide con lo establecido en el art. 16 de la Ley de Transportes.

No sólo lo dice el propio precepto en su apartado 4 "*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.*" sino que la Comunidad de Madrid, que es quien debe interpretar en primer lugar su propia norma así lo considera, véase el folio 368:

Ello es así, ya que si bien la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en su artículo 16.1, en su segundo párrafo, establece: "Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de las infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y hasta un año en las muy graves", en la citada ley no se determina que está suspensión sea por la pérdida de los puntos que se otorguen a la licencia ni cuántos puntos conllevan las infracciones según sean muy graves, graves o leves, lo que se estima tiene que estar tipificado en una norma de rango de ley. Se entiende que el citado artículo

pudiera ser contrario a derecho al no estar previsto legalmente que las conductas a que se refiere supongan la pérdida de puntos y que al perder todos ellos se pueda, como sanción, suspender las licencias de autotaxi.

Contestación:

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

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 27 apartado 3, indica expresamente "Las disposiciones reglamentarias de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente que, sin constituir nuevas infracciones o sanciones, ni alterar la naturaleza o límites de las que la Ley contempla, contribuyan a la más correcta identificación de las conductas o a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes". Es decir, mediante disposiciones reglamentarias de desarrollo, como en el caso de modificación de esta Ordenanza, es posible introducir graduaciones de la norma.

En este caso, la norma de la licencia por puntos permite definir claramente en qué circunstancias se aplica la suspensión temporal de autorizaciones y licencias prevista en el artículo 16 apartado 1. El artículo 16 apartado 1 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la acordarse la suspensión temporal en función de la gravedad de la infracción "…Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves."

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

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

La prueba de que estamos ante una sanción autónoma y diferenciada se deriva, al menos, de los siguientes tres aspectos:

En primer lugar, la suspensión acarrea una imposibilidad de solicitar una nueva licencia, sanción accesoria que no figura en el art. 16 de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid.

En segundo lugar, por cada infracción leve, grave o muy grave se asignan un número de puntos detraídos que no figuran en la Ley de Transportes y que pueden conllevar una suspensión mayor de la que resultaría de la suma de los posibles períodos de suspensión en aplicación del art. 16 de la Ley de Transportes.

En tercer lugar, la tesis del Ayuntamiento, que interpretamos en el sentido de que no estamos ante una infracción de nuevo cuño, sino ante una ejecución retrasada en el tiempo de una sanción ya prevista en la Ley de Transportes, infringe el art. 30 LRJSP. En efecto, aun asumiendo que estamos ante la aplicación deferida del art.16 de la Ley autonómica, lo cierto es que la misma debería ser conforme con los plazos de prescripción para la ejecución de las sanciones. Dado que dicho plazo no está previsto específicamente (la ley autonómica únicamente contempla la prescripción de las infracciones, pero no de las sanciones, art. 21) debe utilizarse el del art. 30 LRJSP es decir, tres años, para las muy graves, dos años para las graves y seis meses para las leves. Por tanto, no

puede establecerse en ningún caso el plazo genérico de 2 años que prevé el art. 70 de la propuesta de Ordenanza:

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.*

En términos más sencillos, si estuviésemos ante la concreción del art. 16 de la Ley de Transportes dependiendo del tipo de infracción concreta se tendría que establecer un plazo específico para recuperar los puntos conforme con el plazo de prescripción de la sanción impuesta.

Estamos ante un nuevo sistema que por su complejidad y repercusión requiere de una previsión expresa en una norma con rango de ley. Asimismo, la presunción de responsabilidad del titular en todo caso y sin posibilidad de descargo es contraria al principio de culpabilidad conforme al art. 29.3 LRJSP "*En la determinación normativa del régimen sancionador, así como en la imposición de sanciones por las Administraciones Públicas se deberá observar la debida idoneidad y necesidad de la sanción a imponer y su adecuación a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción. La graduación de la sanción considerará especialmente los siguientes criterios: a) El grado de culpabilidad o la existencia de intencionalidad*

Contestación:

El artículo 16 apartado 1 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."

Con respecto a la primera cuestión, relativa a la imposibilidad de solicitar una nueva licencia, sanción accesoria que no figura en el art. 16 de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid, se acepta la alegación y se elimina del artículo 71 del proyecto de modificación de la Ordenanza. Efectivamente, sería una sanción no prevista en la LTCM, por lo que se elimina.

Con respecto a la segunda cuestión, relativa a la duración de la suspensión, se modifica la redacción en la que se remite a la LTCM para determinar la duración de la suspensión temporal según determinar el artículo 16 apartado 1, de modo que en el expediente sancionador se aplicarán los criterios previstos en la LTCM.

Con respecto a la tercera cuestión, la interpretación que se propone no es la correcta. Se ha modificado la redacción del artículo 71 apartado 1 para aclarar la aplicación de la licencia por puntos. Cuando un titular ha cometido una infracción de la que se deriva la pérdida de puntos, en el expediente sancionador que se inicie se propondrá la suspensión temporal que proceda si con dicha sanción se han perdido los puntos disponibles. Por tanto, es en el marco del expediente sancionador cuando el órgano instructor propondrá la suspensión, tal como establece el artículo 16 apartado 1 de la LTCM.

Finalmente, la recuperación de puntos al cabo de los dos años sin sanción establece un límite temporal para la apreciación de la reincidencia o habitualidad que es proporcional y coherente, que garantiza la transparencia en la aplicación de las sanciones. Esta limitación no contradice lo previsto en la LTCM.

La prescripción de las infracciones, como extinción de la responsabilidad sancionadora por el cumplimiento de un plazo debido a la inactividad de la administración, es una institución jurídica diferente que no se ve alterada por lo previsto en la Ordenanza Reguladora del Taxi, ya que la

apreciación de la prescripción de la infracción se realiza conforme a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico. En este caso, la licencia por puntos únicamente permite establecer un mecanismo objetivo que permita al órgano instructor apreciar la reincidencia o habitualidad, expresamente previstos en la LTCM en su artículo 16 apartado 1, de forma objetiva y proporcional, reduciendo la discrecionalidad en el procedimiento sancionador.

Se estiman parcialmente las alegaciones y se realiza una nueva redacción de los artículos 70 y 71 del proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

SOLICITO que, teniendo por presentado este escrito y la documentación adjunta, lo admita, se tengan por formuladas alegaciones por la FPTM y se acuerde:

Primero.- Suspender temporalmente el presente procedimiento en tanto no se resuelva de manera firme el P.O. 436/2019 que se dirime ante el TSJ de Madrid

Segundo.- Una vez confirmada de manera firme la nulidad del Decreto 35/2019 de la Comunidad de Madrid se proceda al archivo de las presentes actuaciones.

En virtud de lo expuesto anteriormente, se desestiman ambas solicitudes

Alegación nº 76.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 77.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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 78.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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.

V.- La jurisprudencia ya dictada ampara algunos de los pedimentos del presente escrito.

Mediante Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) n° 2963/2015, de 30 de diciembre de 2015, se anuló el decreto de la Junta de Andalucía de regulación el Taxi en diversos extremos entre otros:

La exigencia de que solo las personas físicas, con exclusión de las jurídicas que no adopten la forma organizativa específicamente prevista en la norma, sociedades cooperativas de trabajo, puedan ser titulares de las licencias. De ahí que sostengamos la nulidad del precepto correspondiente y solicitemos expresamente la admisión de que también las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias de autotaxi.

La exigencia de que la prestación del servicio de taxi sea realizada por la persona titular de la licencia. De lo que se colige la imposibilidad de limitar o impedir el arrendamiento de la licencia.

Contestación:

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) n° 2963/2015, de 30 de diciembre de 2015 no es aplicable a este caso, por lo que no cabe realizar una analogía.

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. Entre ellas, la posibilidad que una persona jurídica sea titular de una licencia de taxi.

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 ll) 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.

Alegación nº 79.

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. Estás 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 realizado 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. 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.

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

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

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

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

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

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.