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 80.

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

Las alegaciones contenidas en el documento 1 son las siguientes:

I.- La naturaleza jurídica del taxi.

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

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

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

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

1.- Seguridad.

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

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

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

2.- Sostenibilidad.

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

Es evidente que el vehículo particular constituye uno de los grandes quebraderos de cabeza para los responsables municipales, el cual está siendo abordado de forma particular y dispar por cada

municipio, si bien el objetivo es siempre único y común: priorizar el servicio de transporte por encima del vehículo particular.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 81.

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 82.

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 83.

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 84.

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 85.

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 86.

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 87.

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 88.

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 89.

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 90.

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 91.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Observación 8ª.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observación 9:

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Alegación nº 92.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

Alegación nº 93.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

1.- Art. 6 Otorgamiento de nuevas licencias:

Igual que se le impone el derecho de tanteo al titular de la licencia que quiere transmitirla con respecto a los conductores asalariados que no pueden venderla a otra persona si nosotros queremos comprarla previamente, deben garantizarnos ustedes que en caso de otorgamientos de nuevas licencias por el Ayuntamiento de Madrid, que es otra manera de poder adquirirla, para Madrid o su APC que se establezca un derecho de tanteo preferente para su concesión al conductor asalariado en función de los años de servicio ininterrumpido como taxista asalariado en Madrid o su APC y lo queremos de forma expresa por escrito en la Ordenanza.

Que se pueda proceder a un sorteo en condiciones de igualdad y no discriminación entre los conductores que cumplan con los requisitos de años de servicio ininterrumpido que estipulen y las que quedasen desiertas por esta vía puedan sacarlas ustedes a concurso público. Cambien la descripción totalmente del artículo. Es injusto. Se hizo siempre así y es una forma de garantizar la libre competencia. Pidan ustedes las características que necesiten los vehículos en esos momentos, pero respétennos a los conductores asalariados. Somos parte legal del sector y ustedes saben de sobra los años que llevamos de servicio en el taxi pues en la revisita administrativa municipal anual exigen a nuestros jefes que presenten la vida laboral de empresa.... Pídannos si la necesitan nuestra vida laboral personal y recuerden que tienen también responsabilidad con respecto a nosotros.
Si tenemos el derecho de tanteo para obtener la licencia si transmite un titular y se la compramos, pero no tenemos derecho de tanteo si se conceden nuevas licencias por parte del Ayuntamiento de manera gratuita que es otra forma de adquisición de la licencia. Es totalmente discriminatorio. Contémplenlo en la Ordenanza. Lo exigimos.

Hoy por leasing cualquier empresa o persona podrías sacar el vehículo que se necesite para conseguir la licencia y luego a los dos meses cambiarlo por otro peor. Ya ha pasado con algunas subvenciones de coches autotaxi eléctricos. Se llevaron la subvención y al poco tiempo cambiaron los coches.

***Contestación**:*

En el proyecto de modificación de la ordenanza se modifica el apartado 4 del artículo 6 añadiendo la remisión al artículo 4, que actualmente no se concreta: "4. Asimismo, el adjudicatario deberá reunir los requisitos establecidos en el artículo 4."

No os objeto de modificación el resto de los apartados de este artículo 6 que define el procedimiento a seguir en caso de otorgamiento de nuevas licencias mediante un sistema de convocatoria cuyas bases determinarían los requisitos de acceso. Por tanto, no procede ahora incluir en la ordenanza el requisito de tanteo preferente a los conductores asalariados, debiendo ser objeto de valoración específica en el momento de iniciar un procedimiento otorgamiento de nuevas licencias que siempre deberá ser acorde con la normativa autonómica en previsión de lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio.

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

2.- Modifiquen el artículo 7 de transmisión de las licencias y contemplen expresamente la transmisión de la persona Jurídica tenedora de licencia/s de autotaxi

"Artículo 7. Transmisión.

Observación 1ª: En este artículo, se debe explícitamente regular la **transmisión de la licencia** de autotaxi si es persona física y jurídica y también **la transmisión de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi** de la persona jurídica. Se da un fraude de ley que no deben permitir y al final el resultado es el mismo: la transmisión de la licencia, pero no se exigen los mismos requisitos si es persona física o jurídica y se perjudica el derecho de tanteo del conductor asalariado que deben proteger explícitamente. En el caso de la persona jurídica al transmitir la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi mediante un cambio de administrador, socios y domicilio fiscal el resultado es que se está trasmitiendo la licencia, pero se escapa del control administrativo del Ayuntamiento de cumplir con los requisitos de la Ordenanza, produciendo un trato discriminatorio tanto para el conductor como para la persona física titular de licencia de autotaxi que la quiere transmitir ya que con ello evita la autorización previa del Ayuntamiento, los pagos de tasas municipales, la renuncia del conductor a su derecho de tanteo.... Por tanto, se beneficia a las sociedades en detrimento del empresario individual y del conductor asalariado. Deben contemplar también a los socios y administradores de la persona Jurídica, sino también es discriminatorio con respecto a la persona física

Por todo lo indicado anteriormente deben darle al art 7. Transmisión I la siguiente redacción:

1. Las licencias de autotaxi serán transmisibles, inter vivos o mortis causa, previa autorización, siempre que transmitente y adquirente reúnan los requisitos previstos en esta ordenanza.
2. El titular transmitente de la licencia de taxi o **"la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi que se transmita", deberá acreditar** el cumplimiento de estos requisitos. (si no lo ponen es discriminatorio)

a) No tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracciones a la normativa en materia de transporte público urbano en automóviles de" **turismo de autotaxi "** de cualquiera de las licencias de las que fuera titular el infractor **"o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi que se quiera transmitir"** (si no lo ponen es discriminatorio)

b) Haber ejercido el derecho de tanteo de los conductores asalariados o la renuncia al mismo, cuando la licencia disponga de conductores. Para acreditar la renuncia se aportará un escrito de renuncia al ejercicio del derecho de tanteo, que deberá reflejar el precio pactado para la transmisión, firmado por todos los conductores.

***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, procediendo a su consideración en la modificación de la Ordenanza en el artículo 4. Por su parte el artículo 7 de la modificación de la ordenanza contempla la transmisibilidad de las licencias estableciendo los requisitos que deben cumplir transmitente y adquirente afectando a las personas físicas o jurídicas que resulten, sin que puede ampliarse a los socios en tanto que son personas con personalidad jurídica diferenciada. Los socios o administradores no son titulares de las licencias de autotaxi, lo es la persona jurídica y los requisitos y limitaciones que recoge la normativa autonómica lo son respecto de la persona jurídica.

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

Observación 2ª: Justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición de la licencia, según conste en el Registro de Bienes Muebles **"y en el Registro Municipal del taxi"** (Cualquier persona con interés legítimo como es la adquisición de una licencia o sociedad tenedora de licencia de autotaxi tienen derecho a solicitar y acceder a la información que les pueda afectar y que conste también en el Registro Municipal de licencias del Ayuntamiento como ocurre con cualquier Registro Público. Deben regularlo explícitamente en el art. 10. Ejemplo: yo quiero comprar una licencia y quiero saber los puntos que tiene antes de cerrar el acuerdo de compra...).

***Contestación**:*

La detracción de puntos de una licencia está vinculado a su titular por lo que no puede considerarse una carga o limitación que limite la adquisición de la misma.

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

3.-Artículo 48 Régimen tarifario.

En la fijación del precio cerrado deben computar expresamente la prohibición de ir a recoger a coste cero porque yo como ustedes y todos los trabajadores de este país cobramos por el trabajo efectivo que desarrollamos a lo largo de la jornada laboral sin descuentos. Ir a recoger y esperar supone un tiempo y un coste para mí y para mi jefe. Debemos de cobrarlo ambos.

Contestación:

La cuantía máxima por recogida en servicios previamente contratados se regula en el Acuerdo de 13 de diciembre de 2019 de la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid en la que se determina que, con el fin de favorecer la mejor gestión de flotas y la mayor competitividad, esta cuantía tendrá como límite mínimo el precio correspondiente al inicio del servicio y como límite máximo 5,00 €.

Por tanto, con independencia que sea o no a precio cerrado, el límite mínimo y máximo ya está establecido en la citado Acuerdo por lo que no procede su inclusión en la modificación de la Ordenanza.

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

4.-Artículo 37.5 Régimen excepcional de descanso.

No estoy conforme con el articulo 37 siendo conductor asalariado en un vehículo donde trabajo junto al titular de la licencia. Somos dos personas las que de forma legal trabajamos en el taxi.

No pueden bajo el concepto de "descanso" enmascarar un cese de actividad y causarnos daños a los dos.- Según el Estatuto de los trabajadores tengo derecho a mi jornada laboral de 40 horas más horas extraordinarias y mi jefe como mínimo también además de su derecho de libertad de empresa. Somos ambos trabajadores legales del taxi, aunque en posiciones diferentes. Mi jefe presenta en la revisita municipal anual la vida laboral de empresa por los ustedes tienen constancia de todos los taxis de Madrid en los que trabajamos simultáneamente dos personas y deben garantizarnos la rentabilidad del servicio y nuestros derechos fundamentales. Somos más de 1250 trabajadores los que podemos perder nuestros puestos de trabajo por lo que estipulan en este artículo y nos negamos. Así que nos

contemplan de forma expresa en la Ordenanza y nos protegen como hacen con las personas de movilidad reducida con los eurotaxis.

No estamos dispuestos a puedan cesar la actividad del taxi y forzar a nuestros jefes a mandarnos al paro si no es por las causas que se establecen en el artículo 116 de la Constitución Española (Estado de Alarma, Excepción y Sitio) y siempre que exista limitación de la movilidad y en el mismo porcentaje que se reduzca el resto del transporte público (metro, cercanías, autobús) y previa compensación económica por los daños que nos puedan ocasionar (sueldos, seguridad social, despidos...)

No es proporcional y nos dejan desprotegidos.

Nos dejaron desprotegidos en la regulación que hicieron durante el primer estado de alarma por Covid 2019, pese a que les han dirigido escritos al Ayuntamiento a través del sistema de quejas y reclamaciones y no hicieron nada con posibilidad de hacerlo. No puede volver a ocurrir.

Ni nosotros ni nuestros jefes pueden acarrear con el sistema de incertidumbre que nos genera este artículo más cuando muchos de nosotros estamos en ERTE actualmente y tienen la obligación legal de mantener nuestros puestos de trabajo durante los 6 meses siguientes a la finalización. No pueden causar daños ni ahora ni el futuro vía engaño legislativo.

Supriman dicho artículo si no establecen las garantías y situaciones que le he indicado. Es una tomadura de pelo.

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.

A efectos de garantizar la prestación del servicio y conceder seguridad y flexibilidad al sistema de turnos, con la modificación se incorpora el apartado 5º para situaciones de baja demanda superior al 50 % que permite aplicar el régimen excepcional de descanso que la norma concreta. Es imprescindible conceder un ámbito mínimo de regulación al sistema para no dejar discrecionalidad y obtener la información de los datos que los titulares de licencia deben proporcionar considerando la previsión del artículo 22.3 de la ordenanza.

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

5.-Artículo 38 Duración del servicio

No queremos ningún tipo de regulación horaria que nos impida en los vehículos que trabajamos dos personas simultáneamente poder hacer como mínimo la jornada laboral + horas extraordinarias que nos puedan corresponder a los dos por el Estatuto de los trabajadores. Con el régimen de 16 horas nos han vulnerado nuestros derechos y no puede volver a ocurrir. Ténganlo en cuenta.

***Contestación**:*

Como se ha indicado anteriormente, el Ayuntamiento de Madrid en el ejercicio de sus facultades de ordenación del servicio de taxi contempla una regulación horaria que puede modificarse en los términos descritos en la norma cuando concurre alguna de las siguientes circunstancias: movilidad y fluidez del tráfico, protección del medio ambiente, evolución del sector y para adecuar la oferta y la demanda, garantizando la adecuada prestación. La regulación de la Ordenanza marca unos máximos de duración diaria de prestación del servicio garantizando la rotación y prestación de los servicios que posteriormente mediante la correspondiente resolución se concreta.

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

Alegación nº 94.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Observación 8ª.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observación 9:

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Alegación nº 95.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

Alegación nº 96.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Observación 8ª.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observación 9:

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Alegación nº 97.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Observación 8ª.- artículo 62.- Deben modificarlo y actualizarlo teniendo en cuenta la realidad actual del taxi por desproporcional (hay taxistas por cuenta propia y ajena = conductores) y por la aparición del operador telemático que da precios cerrados y, por tanto, interviene en el servicio y así como por la aparición de la Persona Jurídica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

referidas normas, a la persona física a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2.- La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas con ocasión de la realización del servicio de taxi amparado en la preceptiva licencia, se exigirá al titular de la licencia ***o socio o administrador de la sociedad tenedora de licencia/s de autotaxi, SALVO que éste proceda a identificar al conductor que la comete o a otras personas físicas o sociedades a las que sean materialmente imputables las acciones en cuyo caso se procederá contra ellas y se les exigirá a ellas.***

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observación 9:

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

Alegación nº 98.

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 99.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

Como titular de un taxi adscrito al régimen especial de Eurotaxis, espero que mantengan o incluso amplíen a más licencias este régimen especial de libranzas.

Yo solicite un eurotaxi en la primera convocatoria, no con la esperanza de hacer más horas, sino con la idea de poder planificar mejor mi jornada de trabajo y días de libranza y así compatibilizar mejor mi vida personal. Desde ese momento he visto la importancia que prestamos a personas con problemas de movilidad. Este servicio ha mejorado notablemente desde la implantación de este régimen especial del servicio de eurotaxi, si ustedes hacen un estudio preguntando en residencias de mayores, centros de atención a personas con discapacidad… podrán comprobar cómo estos usuarios están mejor atendidos desde que se aprobó el régimen especial de eurotaxi.

Los vehículos adaptados tienen un gran coste, en mi caso fueron 30.000€, además son vehículos más incómodos que una berlina y vehículos más costos de mantenimiento y mayor consumo. También prestamos un servicio más personalizado y que requiere un trato especial, llevamos personas que en muchas ocasiones necesitan ser ayudadas a salir de sus domicilios, acompañadas hasta dentro de su residencia u hospital…

Los que llevamos tiempo prestando estos servicios obtenemos una experiencia muy necesaria en el trato con estos usuarios del servicio de taxi.

El tener alguna “ventaja”, en este caso el régimen especial de libranzas es una forma de compensar todo esto. Si se anulase este régimen especial disminuirían notablemente los eurotaxi y empeoraría drásticamente este servicio público que prestamos. En mi ciudad, Tres Cantos, hay actualmente 2 vehículos adscritos a este régimen especial de libranzas prestando servicio a toda la ciudad, si se anulase este régimen especial esta ciudad se seguramente se quedaría sin este servicio público.

Desde algunas asociaciones se quiere acabar con el régimen especial de eurotaxi con un total desconocimiento del gran servicio público que prestamos y pensando más en temas personales que en el servicio público, espero que mantengan este régimen especial o en su caso, lo amplíen.

Contestación:

En la nueva regulación del Eurotaxi, incluida en la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, se pasa de un régimen especial a un régimen general que permite a cualquier titular la adscripción de un vehículo Eurotaxi a su licencia, superando las restricciones de cupos y plazos de los anteriores regímenes especiales de Eurotaxi. Esta solución ofrece una mayor seguridad jurídica y libertad a todos los titulares de licencia que deseen adscribir un vehículo de Eurotaxi.

En relación con las exenciones del régimen de descanso se mantienen las previstas en la anterior Ordenanza.

Por tanto, se mantiene la redacción prevista de modificación de Ordenanza.

Alegación nº 100 Radio Teléfono Taxi

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

PRELIMINAR. - SOBRE LOS PUNTOS EN LOS QUE EL SECTOR DEL TAXI ESTA DE ACUERDO Y QUE SUSCRIBE INTEGRAMENTE RADIO TAXI DE MADRID

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.

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:

e) 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.

SEGUNDA. - RADIO TAXI DE MADRID CONSIDERA OPORTUNO REALIZAR/INCLUIR EN EL ARTICULADO DE LA ORDENANZA LOS SIGUIENTES CONCEPTOS:

1. TX MAD

El Ayuntamiento dispondrá de una aplicación que facilite la información actualizada a los usuarios y a los propios taxistas e incluirá un módulo calculadora que permita calcular los importes orientativos de los aparatos taxímetros entre dos puntos del Área de Prestación Conjunta.

Esta aplicación estará disponible mediante un API de integración validada por el Ayuntamiento para que las aplicaciones (App) que ofrecen servicios de intermediación en el transporte por Autotaxi puedan incorporarla a sus sistemas y facilite el cálculo de un precio fijo y cerrado para el usuario.

***Contestación**:*

TXMAD es la aplicación oficial del taxi de Madrid 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. Como herramienta de gestión e información las mejoras de sus funcionalidades se atienden como avances informáticos sin que sea preciso su incorporación en la ordenanza. Las consideraciones en cuanto al precio cerrado podrán incluirse en la Instrucción de precio cerrado sin que resulte necesario indicarlo en la ordenanza, cuyos parámetros ha de facilitar el Ayuntamiento por disposición del artículo 38.3 del RTCM.

Esta es una cuestión técnica que por su alcance no procede su inclusión en un texto normativo como 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.

2. Pago de tasas de gestiones, revistas etc. por las gestorías administrativas

El Ayuntamiento en plena era de la digitalización, debe facilitar un portal o una pasarela de pago seguro, para realizar determinados trámites por los gestores administrativos, así como su pago sin necesidad de desplazarse ni de abonar las tasas en entidades bancarias. Son cada vez más habituales que las entidades bancarias dificulten el pago de las tasas presencialmente en sus sucursales.

***Contestación**:*

El pago de tasas por la actividad administrativa desarrollada no constituye objeto de esta ordenanza que regula el régimen jurídico aplicable a los servicios de taxi prestado al amparo de las licencias de autotaxi de la ciudad de Madrid.

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

3. Taxi Compartido

En aras de mejorar el servicio que se ofrece a los usuarios, Radioteléfono Taxi considera que (como ya sucede en otros ayuntamientos y autonomías de España) debe poder ofrecerse un servicio de pago por plaza.

De esta forma, el Ayuntamiento podrá disponer la prestación de servicios con contratación por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la Ordenanza y se realice a través de cualquier medio incluidos telemáticos, que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicables.

El importe total del servicio de taxi compartido no podrá ser superior en un 50% al precio establecido por la calculadora de TXMAD.

***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.

4. Servicios de Eurotaxi

Las licencias habilitadas para prestar el servicio de Eurotaxi deberán acreditar un porcentaje mínimo de realización de servicios a PMR (personas con movilidad reducida) durante un periodo concreto o al pasar la revista. Si no cumplen con el requisito, perderán la habilitación para la prestación sin limitación de libranza ni periodo de vacaciones.

***Contestación**:*

El artículo 22 párrafo 2º del RTCM dispone que Los vehículos adaptados, de acuerdo a la normativa vigente en materia de accesibilidad, prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario, pero no exclusivo, por lo que, al objeto de poder dar servicio a otro tipo de usuarios, podrán disponer en el espacio destinado a la silla de ruedas de todos los asientos que conforman su capacidad.

Dado que la prestación a PMR no es exclusiva no puede exigirse requisitos de prestación no contemplados en el reglamento autonómico y en consecuencia no puede incluirse la propuesta formulada

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

5. Habilitación de personas/titulares de licencia pertenecientes a la unidad familiar.

Las personas que pertenecen a la misma unidad familiar y sean titulares de licencia deben poder disponer de la correspondiente tarjeta identificativa de los vehículos que pertenecen a la unidad familiar para poder trabajar indistintamente con cada licencia.

***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. Es personal sin vincularse a ninguna unidad familiar.

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

6. **Exámenes para la obtención del permiso municipal**

Artículo 28. Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.

Reivindicamos el mantenimiento de la redacción vigente en la parte final, relativa a la publicación de la lista de temas y suprimir parcialmente la modificación que pretende introducirse, eliminando la propuesta actual a este respecto, tal y como se detalla a continuación.

Para la realización de las pruebas de obtención del permiso, el órgano municipal competente publicará una muestra representativa de las preguntas del examen.

Solicitamos que la redacción actual del artículo 29. 2 in fine permanezca en el Proyecto propuesto en el artículo 28, es decir: “El Ayuntamiento de Madrid publicará la relación de temas sobre los que versarán las preguntas del examen, previa consulta a las asociaciones representativas del sector”.

La mera publicación de una muestra representativa de preguntas genera grave indefensión al aspirante puesto que no cuenta con la oficialidad de un temario.

No se trata aquí de que la Administración deba elaborarlo, sino más bien de publicar un repertorio de contenidos mínimos. A modo de ejemplo, para la prueba de itinerarios bastaría con publicar una lista de la pluralidad de orígenes y destinos que integrarían el grueso de las preguntas, correspondiendo al aspirante demostrar la destreza ante las posibilidades combinatorias en la trazada de recorridos entre ellos. En todos los exámenes oficiales, bien sean exámenes de tráfico, oposiciones de cualquier tipo y para cualquier administración pública, exámenes de acceso a la universidad, pruebas de control de conocimientos... se cuenta con unas materias oficiales mínimas.

La casuística no puede sustituir a la categoría porque dejaría en situación de verdadera indefensión y ausente de la objetividad necesaria. No vale aquí argumentar que es igual-para-todos, puesto que no estamos ante un examen competitivo donde un aspirante mejor invalida a uno peor (tipo oposición) sino que estamos ante un examen de mínimos.

En la coyuntura actual se ha optado por la publicación de una muestra representativa de preguntas que están plagadas de inexactitudes, cuando no errores de bulto, imposibles de corregir al permanecer ocultos en una base de datos de preguntas no facilitadas a los aspirantes; ni existe una lista de materias que incluyan categorías de lugares que se deban conocer dejando abierta cualquier pregunta de cualquier lugar por inverosímil que sea. Objetivar los contenidos mínimos es una obligación en cualquier examen oficial y una garantía de seguridad jurídica, transparencia y equidad. La lista de temas, si se cumpliera como marca la normativa vigente hoy, facilitaría infinitamente la preparación (y no necesariamente el aprobado) de los alumnos dotándoles de herramientas suficientes para afrontar los conocimientos exigidos conforme a reglas básicas oficiales, en lugar de delegar la responsabilidad en empresas externas que son quienes pudieran, sin ningún criterio urbanístico y desde el absoluto desconocimiento de la ciudad y la profesión, marcar las pautas de los conocimientos que han de ser adquiridos por los futuros taxistas.

***Contestación**:*

Los contenidos de la prueba para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi trata de verificar el conocimiento de las materias específicamente relacionadas con la prestación del servicio de transporte que incluyen el medio físico (planos, itinerarios y centros de interés), régimen tarifario y marco jurídico.

De los contenidos de la prueba, sin duda alguna, el que presenta mayor dificultad a los aspirantes es el relacionado con el conocimiento del medio, de ahí la previsión en la Ordenanza de garantizar la publicación en la web municipal de una muestra representativa de preguntas de este módulo que sin duda favorece su conocimiento y facilita su comprensión antes de la realización de la prueba.

Como parte del compromiso del Ayuntamiento de Madrid en la calidad del servicio del taxi y en la formación de profesionales del sector, se ha elaborado un documento que contiene una serie de recomendaciones dirigidas a los conductores/as de taxi para la mejora de la atención a colectivos específicos, así como una Hoja de apoyo a la comunicación para usuarios de taxi con dificultad en el habla publicados en la web municipal.

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

Alegación nº 101.

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 102.

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 103.

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 104.

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 105.

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 106.

En el documento de alegaciones que presentan las siguientes consideraciones:

Artículo 7 Transmisión de licencias

La redacción vigente hasta hoy se ha mostrado ineficaz y ha hecho que proliferen prácticas y empresas que se dedican a la "gestión" de licencias de taxi, sin que el titular tenga ninguna inmediatez sobre la explotación del taxi, mediante contratos de distinta naturaleza y/o apoderamientos a favor de terceros que son quienes seleccionan y contratan a los trabajadores (es frecuente que éstos nunca hayan visto al titular de la licencia y teórico jefe), controlan las recaudaciones, reparaciones, mantenimiento, impuestos, revisiones municipales, averías, etc.; a cambio de retribuciones porcentuales o fijas, convirtiendo así la explotación del taxi en una mera inversión especulativa sin ningún interés por la calidad en el servicio, la mejora de las condiciones laborales o el trato con el cliente. Proponemos, por tanto, el estricto acotamiento de las fórmulas de delegación de las obligaciones inherentes a la posición de titular, reelaborando la literalidad del artículo para que su fin teleológico no quede superado por subterfugios con apariencia de legalidad como los ya mencionados, que esconden un clamoroso fraude de ley.

Proponemos una adenda a la redacción con el fin de evitar el fraude de ley. Donde dice: "(...) así como cualquier actuación al margen del procedimiento regulado esta ordenanza." Debe decir:
(...)o análogas formas de gestión, mandato o representación que impliquen de facto la delegación o transmisión de la explotación de la licencia a terceros distintos al titular, así como cualquier actuación al margen del procedimiento regulado esta ordenanza.
Excepcionalmente, se podrá permitir fórmulas de gestión, mandato, representación o asimiladas, siempre que se reúnan los requisitos de:

i. el titular de la licencia sea persona física
ii. el mandatario sea familiar de hasta tercer grado en línea colateral del mandante
iii. se haga título gratuito

Respecto al punto i, carece de sentido que una mercantil cuyo objeto social sea la explotación de licencias de autotaxi delegue su explotación en tercero. En este último caso, estaríamos ante una sociedad patrimonial o instrumental cuya finalidad es la inversión o tenencia de bienes, no la actividad del transporte.

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 (ORT), en los términos previsto en las normas autonómicas citadas.

El artículo 7 de la ORT regula los requisitos que han de acreditarse en la transmisión de las licencias de autotaxi cuyo contenido se adapta a los requerimientos previstos en el RTCM, norma de obligado cumplimiento. La mejora sustancial que incorpora esta modificación es facilitar su comprensión, distinguiendo los requisitos que han de acreditar el transmitente y el adquirente, tratando de simplificar y mejorar la redacción.

En cuanto a las propuestas que plantea es precio considerar previamente la necesaria distinción entre cesión de las licencias de autotaxi y representación.

En primer lugar, la cesión, arriendo o traspaso de las licencias está expresamente prohibida en el artículo 17.5 del RTCM al establecer que "se prohíbe el arriendo, cesión o traspaso de la explotación de la licencia y de los vehículos afectos a las mismas al margen del procedimiento regulado en este artículo. El incumplimiento de esta condición esencial de la licencia constituye una infracción muy grave prevista en el artículo 17 e) que lleva aparejada una sanción económica de 100.1 a 6000 euros".

En según lugar, la representación para la presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones ante las Administraciones Públicas está plenamente admitida en derecho por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuyo artículo 5 define su régimen regulador.

Por tanto, no se puede incluir en la modificación de la ordenanza las propuestas que plantea (titular persona física, familiar y gratuito) en tanto suponen una limitación del derecho de representación no amparado por las leyes.

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

Artículo 20.4: Sugerimos la modificación del artículo 20.4 relativo a la homologación de vehículos.
Donde dice: La autorización de adscripción de cada vehículo concreto regulada en el apartado 2.b) de este artículo, no conllevará su autorización como modelo para la prestación del servicio de taxi en los términos descritos por el artículo 18. Debe decir: La autorización de adscripción de cada vehículo concreto regulada en el apartado 2.b) de este artículo, conllevará su autorización como modelo para la prestación del servicio de taxi en los términos descritos por el artículo 18.

En consonancia con lo anterior, esta segunda obligación evitará que se use el eurotaxi con el único fin de eludir los descansos obligatorios. A mayor abundamiento, el antedicho Principio de Accesibilidad Universal obliga a que cualquier persona con discapacidad tenga todas las opciones para acceder al servicio en condiciones de igualdad. (Voz y app)

Contestación:

No se puede atender la solicitud, porque la verificación de los parámetros técnicos está vinculada a un número de bastidor y no es posible acreditar que los parámetros técnicos de un vehículo con un determinado número de bastidor son directamente aplicables a otro vehículo con un número de bastidor diferente, ya que la definición del significado de los dígitos del número de bastidor es una información propietaria del fabricante.

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

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

Artículo 21

Existe una tendencia no mayoritaria, pero sí ampliamente extendida, consistente en rechazar este tipo de servicios a PMR, por diversos motivos (cercanía de destino, incomodidad de operaciones de subida y bajada del pasajero, esperas en lugares incómodos, escasa rentabilidad...). Esto supone un claro menoscabo de las funciones del eurotaxi y el fundamento de su existencia. En efecto, un taxi adaptado supone una formidable ventaja económica por cuanto que se exonera al titular de la licencia de la exigencia de descansos obligatorios. La finalidad de este servicio reside, como no podía ser de otro modo, en el Principio de Accesibilidad Universal que se enuncia en la práctica totalidad de planes de eliminación de barreras arquitectónicas. La mala praxis al respecto -rechazo los servicios a personas con discapacidad motriz por los motivos antedichos- queda impune o, en el mejor de los casos, sólo recibe las amonestaciones o sanciones de las distintas radioemisoras o aplicaciones que potestativamente cuenten con tipificación interna de este tipo de condutas, quedando exento de responsabilidad en el resto de los casos al no existir vigilancia por parte de la Administración. Subsanar este defecto supondrá una gran mejora en la calidad al usuario con algún tipo de discapacidad, al tiempo que corrige la injusticia de eximir de libranzas sin contraprestación por ello.

Se propone la inclusión de una adenda de dos párrafos que evite el recurrente fraude de ley (con independencia de que se tenga en cuenta o no la alegación relativa al artículo 38 que se verá más adelante):

> *(...)Los vehículos eurotaxi vendrán obligados a realizar todos los servicios a personas con movilidad reducida a los que sean requeridos tanto en la calle como a través de los distintos medios de solicitud telemática, quedando expresamente prohibido rechazarlos, salvo lo dispuesto en el artículo 40.*
>
> *El Ayuntamiento podrá requerir a las radioemisoras y a los titulares de las aplicaciones datos relativos a las negativas de prestación de este tipo de servicios a los efectos de cumplimiento individualizado o global de lo dispuesto en el párrafo anterior.*
>
> *Todo vehículo eurotaxi ha de contar con contrato suscrito con radioemisora con petición de servicios por voz y por sistema de petición por app.*

***Contestación**:*

El artículo 22 párrafo 2º del RTCM dispone que Los vehículos adaptados, de acuerdo a la normativa vigente en materia de accesibilidad, prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario, pero no exclusivo, por lo que, al objeto de poder dar servicio a otro tipo de usuarios, podrán disponer en el espacio destinado a la silla de ruedas de todos los asientos que conforman su capacidad. Dado que la prestación a PMR no es exclusiva no puede exigirse requisitos de prestación no contemplados en el reglamento autonómico y en consecuencia no puede incluirse la propuesta formulada. En todo caso, la negativa de prestación del servicio es aplicable a todo el sector, con independencia de que el vehículo sea o no eurotaxi, cuyo incumplimiento constituye una infracción grave de acuerdo con el artículo 18 d) de la LTCM.

Igualmente, el Ayuntamiento puede solicitar los datos a los titulares de licencia con los que mantiene una relación de sujeción especial, actualmente incluido en el artículo 22.3 de la ORT, sin que pueda extenderse a las radioemisoras, tras la declaración de nulidad del artículo 47 de la ORT por la sentencia del TSJ de Madrid 564/2017, de 17 de julio.

Finalmente, la necesidad de que los eurotaxi dispongan de contrato suscrito con radioemisora no es precioso incluirlo en la ordenanza pues lo fundamental es que se aporte el informe de servicios al colectivo de PMR.

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

Artículo 22: Se debe suprimir el punto 22.1 d) relativo al instrumento de control horario y el 22.5 íntegro por carecer de sentido en virtud de la propuesta de redacción del artículo 38, relativo a la duración del servicio.

La lógica pretensión de permitir la jornada de 24 horas de cada unidad de explotación, recogida en el artículo 38 "Todas las licencias de autotaxi podrán prestar servicio de lunes a domingo durante las 24 horas, salvo los días de descanso obligatorio" hace innecesaria la antigua regulación de un elemento de control horario con inicios retardados del aparato taxímetro y cómputos de las posibles interrupciones, previstas en el artículo 22.

***Contestación**:*

La Disposición Transitoria Tercera de la ORT de 2012 establece que Hasta el órgano municipal competente no desarrolle la habilitación contenida en el artículo 38.2, la duración máxima de prestación del servicio será de 16 horas. Por tanto, no es posible la eliminación del elemento de control horario pues el límite máximo es de 16 horas.

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

Artículo 28.

Reivindicamos el mantenimiento de la redacción vigente en la parte final, relativa a la publicación de la lista de temas y suprimir parcialmente la modificación que pretende introducirse, eliminando la propuesta actual a este respecto, tal y como se detalla a continuación.
"Para la realización de las pruebas de obtención del permiso, el órgano municipal competente publicará una muestra representativa de las preguntas del examen."
Solicitamos que el artículo 28. 2 in fine permanezca en su redacción actual, es decir: "El Ayuntamiento de Madrid publicará la relación de temas sobre los que versarán las preguntas del examen, previa consulta a las asociaciones representativas del sector".

La mera publicación de una muestra representativa genera grave indefensión al aspirante puesto que no cuenta con la oficialidad de un temario. No se trata aquí de que la Administración deba elaborarlo, sino más bien de publicar un repertorio de contenidos mínimos. A modo de ejemplo, para la prueba de itinerarios bastaría con publicar una lista de la pluralidad de orígenes y destinos que integrarían el grueso de las preguntas, correspondiendo al aspirante demostrar la destreza ante las posibilidades combinatorias en la trazada de recorridos entre ellos. En todos los exámenes oficiales, bien sean exámenes de tráfico, oposiciones de cualquier tipo y para cualquier administración pública, exámenes de acceso a la universidad, pruebas de control de conocimientos... se cuenta con unas materias oficiales mínimas. La casuística no puede sustituir a la categoría porque dejaría en situación de verdadera indefensión y ausente de la objetividad necesaria. No vale aquí argumentar que es igual-para-todos, puesto que no estamos ante un examen competitivo donde un aspirante mejor invalida a uno peor (tipo oposición) sino que estamos ante un examen de mínimos. En la coyuntura actual se ha optado por la publicación de una muestra representativa de preguntas que están

plagadas de inexactitudes, cuando no errores de bulto, imposibles de corregir al permanecer ocultos en una base de datos de preguntas no facilitadas a los aspirantes; ni existe una lista de materias que incluyan categorías de lugares que se deban conocer dejando abierta cualquier pregunta de cualquier lugar por inverosímil que sea. Objetivar los contenidos mínimos es una obligación en cualquier examen oficial y una garantía de seguridad jurídica, transparencia y equidad.
La lista de temas, si se cumpliera como marca la normativa vigente hoy, facilitaría infinitamente la preparación (y no necesariamente el aprobado) de los alumnos dotándoles de herramientas suficientes para afrontar los conocimientos exigidos conforme a reglas básicas oficiales, en lugar de delegar la responsabilidad en empresas externas que son quienes pudieran, sin ningún criterio urbanístico y desde el absoluto desconocimiento de la ciudad y la profesión, marcar las pautas de los conocimientos que han de ser adquiridos por los futuros taxistas.

***Contestación**:*

Los contenidos de la prueba para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi trata de verificar el conocimiento de las materias específicamente relacionadas con la prestación del servicio de transporte que incluyen el medio físico (planos, itinerarios y centros de interés), régimen tarifario y marco jurídico.

De los contenidos de la prueba, sin duda alguna, el que presenta mayor dificultad a los aspirantes es el relacionado con el conocimiento del medio, de ahí la previsión en la Ordenanza de garantizar la publicación en la web municipal de una muestra representativa de preguntas de este módulo que sin duda favorece su conocimiento y facilita su comprensión antes de la realización de la prueba.

Como parte del compromiso del Ayuntamiento de Madrid en la calidad del servicio del taxi y en la formación de profesionales del sector, se ha elaborado un documento que contiene una serie de recomendaciones dirigidas a los conductores/as de taxi para la mejora de la atención a colectivos específicos, así como una Hoja de apoyo a la comunicación para usuarios de taxi con dificultad en el habla publicados en la web municipal.

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

Artículo 31.1 d) Proponemos la inclusión de una adenda.

Donde dice: “En caso de tratarse de una modalidad a tiempo parcial, la tarjeta incluirá el horario de trabajo”. Debe decir: En caso de tratarse de una modalidad a tiempo parcial, la tarjeta incluirá el horario de trabajo o, en su caso, los días de la semana o del mes en los que en conductor prestará servicio.

Cada vez son más frecuentes las necesidades de trabajo en jornadas específicas, sobre todo en fines de semana o por quincenas. Estas fórmulas de contratación a tiempo parcial no encuentran un encaje claro en la regulación de la tarjeta identificativa, al contemplar únicamente contratación a tiempo parcial basado en ciertas horas al día.

***Contestación**:*

La tarjeta de conductor a tiempo parcial contempla la posibilidad de incluir el horario de trabajo sin perjuicio que pueda introducirse mejoras en la tarjeta sin necesidad de que se recoja específicamente en la Ordenanza.

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

Artículo 38.2. Duración del servicio

Proponemos la supresión del artículo 38.2 por cuanto que la oferta de este tipo de vehículos es suficiente, con arreglo a los parámetros establecidos en la legislación comunitaria.

Un aumento incontrolado de vehículos eurotaxi no redundaría en una mejor calidad de servicio, sino más bien en un aumento innecesario de coches que por sus características, dimensiones y peso muestran valores de contaminación muy superiores a la media de los vehículos convencionales. Todo ello, además, supondría la extensión de las prácticas descritas en las notas al pie de página números 3 y 4.

***Contestación**:*

El apartado 2º de este artículo 38 no está incluido en la modificación de la ordenanza por lo que no procede su valoración.

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

Artículo 54 1.d) Dejando a salvo la redacción propuesta en el proyecto actual, procedería una adenda: Las asociaciones o cooperativas del sector podrán implantar una uniformidad específica para sus miembros, previa aprobación del Órgano municipal competente. En tal caso, esta uniformidad pasaría a ser obligatoria para sus integrantes y sustituiría la anterior.

Sugerimos añadir la posibilidad de que las radioemisoras, aplicaciones, cooperativas o asociaciones, etc. puedan establecer una uniformidad específica para sus miembros, supervisada y homologada por el Ayuntamiento.

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

.

La uniformidad que propone en su alegación será, en todo caso voluntaria, para los titulares de licencia que decidan adoptarla. La norma definida por el Ayuntamiento de Madrid admite suficiente

margen dentro del código de vestimenta para permitir que los titulares interesados puedan adoptar diferentes combinaciones de colores que permitan diferenciar los servicios de forma voluntaria.

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

Artículo 70 Licencia por puntos.

Proponemos la supresión de la licencia por puntos y sustituirla por el permiso municipal por puntos, redactado el precepto como mejor proceda.

***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 71: Subsidiariamente de la propuesta de la anterior y solo para el caso de no ser tenida en cuenta, proponemos la supresión de la expresión: *que sea sancionado en firme en vía administrativa*. Alternativamente, sugerimos que sea sustituida por la expresión que sea sancionado en firme.

La sanción en firme en vía administrativa, basada en los privilegios de autotutela de administración ofrece importantes dudas de legalidad cuando se trata de un procedimiento sancionador como el que

nos encontramos. Véase a este respecto la Sentencia de Tribunal Supremo de 4 de junio de 2009, sobre la pérdida de puntos del permiso de conducción y que supone una referencia analógica: pese a que la pérdida de puntos no aparece incluida en el catálogo de sanciones del artículo 67 del Texto Articulado aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (redacción dada por la Ley 17/2005, de 19 de julio), es indudable que la pérdida de puntos es una medida que tiene carácter materialmente sancionador. El que el descuento de los puntos no se haga efectivo sino cuando la sanción es firme no viene sino a confirmar la naturaleza sancionadora de la pérdida de puntos, pues es también después de la firmeza cuando se produce la anotación de sanción en el Registro de conductores e infractores.

Contestación:

Es preciso que la ordenanza contemple expresamente el momento de la firmeza de la sanción que se especifica para la vía administrativa, y que se adquiere trascurrido el plazo para interponer recurso administrativo de reposición sin que se haya interpuesto.

De hecho, en el artículo 29 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público que establece, con carácter general, como criterio de reincidencia que exista una *"resolución firme en vía administrativa"*, que se recoge en el artículo 71.

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

Artículo adicional 1: Derechos de los conductores

La totalidad de las Ordenanzas municipales de las grandes ciudades de España recogen un artículo que habla de los derechos inherentes de los conductores. Madrid dedica artículos (52-54) a los derechos y obligaciones de los usuarios y a las obligaciones de los conductores, sin que aparezcan recogidos los derechos de estos últimos. La modificación actual de la ordenanza supone una oportunidad para corregir esta anomalía.

***Contestación**:*

La ordenanza regula el régimen jurídico de los servicios de transporte al amparo de licencias de autotaxi sin que haya sido de valoración en esta modificación la inclusión de derechos de conductores.

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

Artículo adicional 2: Queda prohibido fumar en un vehículo autotaxi, con independencia de que esté en servicio o no, incluyendo jornadas de descanso o los periodos vacacionales.

La afección de un vehículo autotaxi a la prestación del servicio es total, estando limitado su uso a la prestación del servicio y a operaciones de reparación o mantenimiento cuando no se estuviera trabajando (el taxi NO puede ser utilizado para el uso particular). Consecuentemente, la prohibición de fumar ha de entenderse más allá de la prestación de servicio con cliente. Desde una perspectiva práctica, el olor del tabaco que queda impregnado en la tapicería supone un perjuicio para el usuario y para la imagen del sector. Por todo ello, es conveniente clarificar el alcance de la prohibición haciéndola extensiva a todo el habitáculo del vehículo mientras tenga la consideración de autotaxi en su permiso de circulación y tarjeta de ITV.

Contestación:

La Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco, en su artículo 7 ñ), establece la prohibición de fumar en los taxis.

Esto regulación estatal ha motivado que el artículo 48 del RTCM en su redacción dada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril. Por tanto, no es preciso su incorporación en la ordenanza dado que resulta de aplicación la normativa estatal de referencia.

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

Alegación nº 107.

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 108.

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 109 Movietrans digital, S.L

El contenido de la alegación es el siguiente. Aporta un proyecto que no se incorpora al documento para salvaguardar la propiedad intelectual del mismo.

Primera. -
MOVIETRANS DIGITAL S.L., es una empresa dedicada al ejercicio de la actividad de publicidad, entre otros medios, en los vehículos Taxi, mediante pantallas Led situadas en la parte superior de dichos vehículos, dichas pantallas, facilitan una publicidad rotatoria (imagen) sin límite de anuncios dada la naturaleza electrónica de dicho dispositivo. A continuación, se presenta un dossier sobre dicho producto, con reseñas de prensa.

Segunda. - Artículo 26.4 del proyecto.

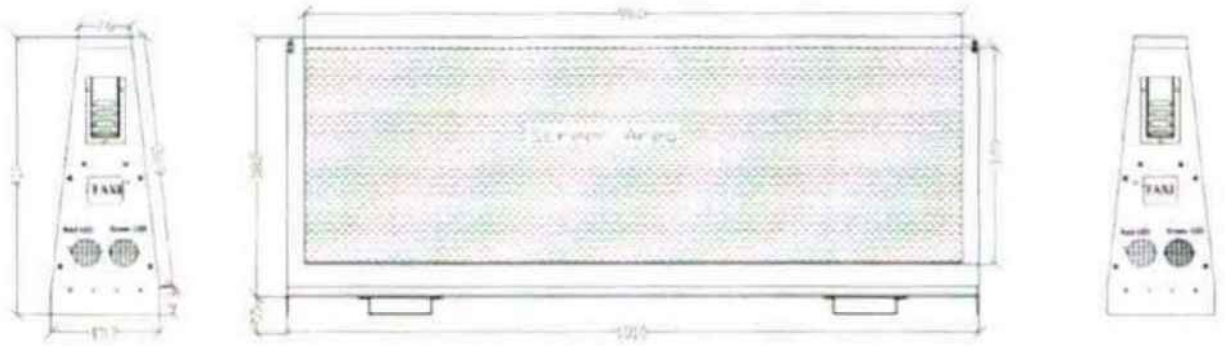
Dice el proyecto textualmente:
"Artículo 26. Publicidad.
4.- La publicidad en el exterior del vehículo se ajustará a las siguientes reglas: a) solo se admite la publicidad en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3 y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera."

En consecuencia, se propone la nueva redacción del apartado 4 de dicho artículo 26 que será la que sigue:
"4.- La publicidad en el exterior del vehículo se ajustará a las siguientes reglas: a) solo se admite la publicidad en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3 y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. En el techo del
vehículo mediante dispositivos electrónicos, en los términos previstos en el anexo
En puertas y luneta trasera, mediante adhesivos con un máximo de tres anuncios por marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera.
En el techo del vehículo, mediante dispositivo electrónico en que la publicidad será rotatoria, sin límite de anuncios."

Tercera. - Artículo 26.5 del proyecto.

Se propone la eliminación del apartado 5 del proyecto por cuanto y dado que la ordenanza tiene su origen en 2012, se propone su adaptación a los tiempos tecnológicos actuales. En cuanto a la publicidad entendemos, como así lo hacen las grandes ciudades de todo el mundo, que puede y debe incorporarse publicidad sobre el techo del vehículo mediante soportes electrónicos, por las ventajas que ello conlleva. Se deberá definir como soportes electrónicos, el soporte publicitario en los que el mensaje, sea cual fuere su forma de expresión dentro del marco legal, se materializa mediante pantallas con tecnología led, distintos de la proyección.

Se solicita la incorporación de los soportes electrónicos definidos sobre el vehículo autotaxi con las siguientes dimensiones máximas:



Las dimensiones máximas permitidas no sobrepasarán la envolvente del prisma compuesto por 1010 mm de longitud x 410 mm de altura x 157 mm de espesor.

El montaje del soporte será susceptible de reforma de importancia que vendrá reflejada en la tarjeta de circulación del vehículo en caso de constituir una instalación fija.

Debe permitir de conformidad con el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, Reglamento General de Vehículos y en lo referente a la señal V-17, la visibilidad tanto desde la parte delantera como desde la trasera y, al menos, desde el lado derecho del vehículo en el sentido de la marcha.

Su uso, acorde con el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, del reglamento General de carreteras, en los artículos 88 y 90, queda prohibido expresamente, fuera de la zona urbana, por cuanto queda prohibida la realización de publicidad, en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, alcanzando la prohibición a todos los elementos de la instalación publicitaria, incluyendo la colocación de soportes y cualquier otra manifestación de la citada actividad publicitaria. Por este motivo, el dispositivo no dará publicidad en el momento que se abandona la ciudad y se entra en una carretera, sea ésta nacional, autonómica o de Diputación, para lo cual será obligado disponer de un dispositivo manual desde el interior del vehículo que anule la exhibición de la publicidad en el soporte. Dicho dispositivo no podrá formar parte de la instalación del panel del vehículo. Así mismo, se obliga como medida adicional que el dispositivo debe contar con su propio sistema de geolocalización del sistema que anule de forma automática la emisión de publicidad en las zonas regladas por esta normativa como medida adicional de seguridad al respecto.

Tomando como iluminancia media del entorno de 7, 5 luxes correspondiente a la clase mínima de alumbrado CE5 del Real Decreto 1890/2008 de 14 de noviembre, la percepción del dispositivo no podrá incrementar en más de 2 luxes, sobre la base que, según RACE, la iluminancia mínima necesaria para distinguir un objeto es de 2 luxes. Al mismo tiempo deberá cumplir los requisitos exigidos en dicho Reglamento en cuanto a índice de deslumbramiento y garantizando un índice GR<=30. Todos estos requisitos deberán estar justificados en un proyecto visado por colegio oficial homologado y aprobado por los técnicos competentes.

El peso máximo del dispositivo deberá ser inferior a 20 kg y su fijación será de conformidad con lo previsto en el Reglamento General de Circulación en sus artículos 14 y 15 en referencia a sujeción y dimensiones de la carga.

Sólo se podrá hacer uso de este dispositivo en vehículos taxi híbridos, nunca en vehículos taxi con motor diésel y/o gasolina para maximizar el uso de vehículos no contaminantes.

Serán de obligado cumplimiento las siguientes Directivas y Reglamentos CE:

1. Directiva Europea de Compatibilidad Electro Magnética (CEM) 2014/30/UE - EN_50498:2010 - Electromagnetic Compatibility (EMC) - Product Family Standard for Aftermarket Electronic Equipment in Vehicles.
2. Directiva Europea sobre Restricciones en el uso de Sustancias en Aparatas Eléctricos y Electrónicos (RoHs II), 2011/65/ U. - EN_50581:2012 -Technical Documentation for the Assessment of Electronic and Electrical Products With Respect to the Restriction of Hazardous Substances.
3. Directiva Europea sobre Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE2), 2012/19/UE - EN_50419:2006 - Marking of Electrical and Electronic Equipment in Accordance With WEEE Directive.
4. Directiva Europea sobre Equipos Electrónicos de Baja Tensión (LVD), 2014/35/UE, mediante declaración de conformidad de la empresa que comercializa las pantallas.
5. Directiva Europea sobre Diseño Ecológico aplicable a productos relacionados con la Energía., 2009/125/CE, mediante declaración de conformidad de la empresa que comercializa las pantallas.
6. Directiva Europea sobre Seguridad General de Productos, 2001/95/CE, mediante declaración de conformidad de la empresa que comercializa las pantallas

Tercera.- Anexo regulador de las condiciones técnicas de los dispositivos.

Se propone la redacción e incorporación a la Ordenanza del siguiente Anexo
"Anexo
Los dispositivos electrónicos led previstos en el artículo 26.4 quedan regulados como sigue a continuación:

- Las dimensiones máximas permitidas no sobrepasarán la envolvente del prisma compuesto por 1010 mm de longitud x 410 mm de altura x 157 mm de espesor.
- La instalación del soporte será susceptible. de reforma de importancia y vendrá reflejada en la tarjeta de circulación del vehículo en caso de constituir una instalación fija.
- Deberá permitir de conformidad con el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, Reglamento General de Vehículos y en lo referente a la señal V-17, la visibilidad tanto desde la parte delantera como desde la trasera y, al menos, desde el lado derecho del vehículo en el sentido de la marcha.
- Su uso será acorde con el real decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, del reglamento General de carreteras, en los artículos 88 y 90, que prohíbe expresamente, fuera de la zona urbana, la realización de publicidad, en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, alcanzando la prohibición a todos los elementos de la instalación publicitaria, incluyendo la colocación de soportes y cualquier otra manifestación de la citada actividad publicitaria. Por este motivo, el dispositivo no dará publicidad en el momento que se abandona la ciudad y se entra en una carretera, sea ésta nacional, autonómica o de diputación, para lo cual será obligado disponer de un dispositivo manual desde el interior del vehículo que anule la exhibición de la publicidad en el soporte. Dicho dispositivo no podrá formar parte de la instalación del panel del vehículo. Así mismo, se obliga como medida adicional que el dispositivo deberá contar con su propio sistema de geolocalización del sistema que anule de forma automática la emisión de publicidad en las zonas regladas por esta normativa como medida adicional de seguridad al respecto.

Tomando como iluminancia media del entorno 7, 5 luxes correspondiente a la clase mínima de alumbrado CES del Real Decreto 1890/2008 de 14 de noviembre, la percepción del dispositivo no

podrá incrementar en más de 2 luxes. Al mismo tiempo deberá cumplir los requisitos exigidos en dicho Reglamento en cuanto a índice de deslumbramiento y garantizando un índice GR<=30. Todos estos requisitos deberán estar justificados en un proyecto visado por colegio oficial homologado y aprobado por los técnicos competentes.

El peso máximo del dispositivo deberá ser inferior a 20 kg y su fijación será de conformidad con lo previsto en el Reglamento General de Circulación en sus artículos 14 y 15 en referencia a sujeción y dimensiones de la carga.

Sólo se podrá hacer uso de este dispositivo en vehículos taxi híbridos, nunca en vehículos taxi con motor diésel y/o gasolina para fomento de vehículos taxis no contaminantes.

Serán de obligado cumplimiento las siguientes Directivas y Reglamentos CE:

1. Directiva Europea de Compatibilidad Electro Magnética (CEM) 2014/30/UE - EN_50498:2010 - Electromagnetic Compatibility (EMC) - Product Family Standard for Aftermarket Electronic Equipment in Vehicles.
2. Directiva Europea sobre Restricciones en el uso de Sustancias en Aparatas Eléctricos y Electrónicos (RoHs II), 2011/65/ U. - EN_50581:2012 -Technical Documentation for the Assessment of Electronic and Electrical Products With Respect to the Restriction of Hazardous Substances.
3. Directiva Europea sobre Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE2), 2012/19/UE - EN_50419:2006 - Marking of Electrical and Electronic Equipment in Accordance With WEEE Directive.
4. Directiva Europea sobre Equipos Electrónicos de Baja Tensión (LVD), 2014/35/UE, mediante declaración de conformidad de la empresa que comercializa las pantallas.
5. Directiva Europea sobre Diseño Ecológico aplicable a productos relacionados con la Energía., 2009/125/CE, mediante declaración de conformidad de la empresa que comercializa las pantallas.
6. Directiva Europea sobre Seguridad General de Productos, 2001/95/CE, mediante declaración de conformidad de la empresa que comercializa las pantallas

Cuarta.- Efectos económicos.

Dado en otras grandes ciudades del mundo las pantallas led llevan años explotándose, hay que resaltar entre sus efectos el principal que es el desarrollo de una nueva actividad que beneficia tanto al Ayuntamiento como a los profesionales del vehículo Taxi. A la Corporación por cuanto dicha nueva actividad generará ingresos de derecho público y en cuanto a los profesionales de dichos vehículo, porque les permitirá una nueva fuente de ingresos que ayude a un sector tradicionalmente castigado por las crisis y más en la actualidad.

En cuanto al ciudadano no tendrá mayor repercusión que la habitual producida por el resto de soportes publicitarios, siendo destacable la rapidez en el conocimiento no solo de los anuncios, sino de aquellos mensajes que las Autoridades quieran hacer llegar a la población, entre los que podemos citar a título de ejemplo en la actual crisis sanitaria, recordatorios del uso de mascarilla, limpieza personal horarios, etc.

La administración podrá utilizar dichos soportes para advertir de las dificultades del tráfico y cualquier otro anuncio que beneficie al conjunto de la ciudadanía, mediante la inserción en la publicidad rotatoria de la información a transmitir.

Contestación:

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos establece en el artículo 15 relativo a las Condiciones técnicas de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, lo siguiente:

- *En su apartado 4, indica "Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación que se recoge en el anexo I"*

- *En su apartado 5 indica que "No se instalarán en los vehículos más luces que las autorizadas en el presente Reglamento, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados, salvo en los supuestos y condiciones previstos en la reglamentación que se recoge en los anexos I y XI".*

Los paneles audiovisuales instalados sobre el techo del vehículo pueden tener elementos intermitentes o de intensidad variable, por lo que no cumplirían por diseño el apartado 4, sino que habría que evaluar el contenido para determinar el cumplimiento de la normativa, cuestión que no resulta viable.

En la misma línea, el apartado 5 se establece con carácter general que no se pueden instalar elementos luminosos o reflectantes no autorizados, autorización que no correspondería en ningún caso al Ayuntamiento de Madrid por cuestión de competencia.

De los planos facilitados se deduce que la visibilidad de la capilla queda obstruida en determinados ángulos de visión, lo que impide la funcionalidad de la capilla.

.

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

Alegación nº 110.

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

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

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

"Artículo 70 Licencia de auto taxi por puntos

1. A efectos de la graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora se asignará a cada licencia de auto taxi un saldo inicial de 8 puntos.
2. El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de auto taxi, se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de infracciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo que lleven aparejada la pérdida de los puntos conforme al apartado siguiente.
3. Las infracciones previstas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que implican la pérdida de puntos son las que se determinan en el Anexo VIII.

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

"Artículo 71 Procedimiento

1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicará expresamente la sanción económica que corresponda, el número de puntos que se detraen y el saldo de puntos restantes.
2. El titular de una licencia de auto taxi que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones, perderá el número de puntos que se señalan en el Anexo VIII.
3. El titular de una licencia de taxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos, transcurridos dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que conlleva pérdida de puntos.
4. Cuando el titular de la licencia de taxi haya perdido la totalidad de puntos asignados, se acordará la sanción de suspensión por un periodo de tres meses a un año, que afectará a la licencia de taxi de la que fuera titular o con la que se hubiesen cometido las infracciones si fuera titular de varias licencias. En este caso, su titular no podrá obtener una nueva licencia hasta el cumplimiento de la sanción de suspensión. Cumplida la sanción de suspensión, el titular de la licencia recuperará los 8 puntos."

Dos son las consideraciones que debemos hacer al respecto.

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

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

***Contestación**:*

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

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 27 apartado 3, indica expresamente "Las disposiciones reglamentarias de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente que, sin constituir nuevas infracciones o sanciones, ni alterar la naturaleza o límites de las que la Ley contempla, contribuyan a la más correcta identificación de las conductas o a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes". Es decir, mediante disposiciones reglamentarias de desarrollo, como en el caso de modificación de esta Ordenanza, es posible introducir graduaciones de la norma.

En este caso, la norma de la licencia por puntos permite definir claramente en qué circunstancias se aplica la suspensión temporal de autorizaciones y licencias prevista en el artículo 16 apartado 1. El artículo 16 apartado 1 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la acordarse la suspensión temporal en función de la gravedad de la infracción "…Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves."

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

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

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 111 Asociación Plataforma Afectados Diésel Euro 5

Las alegaciones presentadas son las siguientes:

Previa.- En primer lugar, es intención de esta parte indicar que, a pesar de las reiteradas manifestaciones formuladas por parte de los integrantes del sector del taxi de Madrid, por parte del Ayuntamiento de Madrid se continúa sin abordar una de las cuestiones fundamentales planteadas, no ya desde asociaciones representativas del sector, sino desde la base del mismo, desde los propios taxistas, que han venido manifestando de forma pública y reiterada su constante preocupación por la "Uberización" que desde el propio Ayuntamiento de Madrid se está efectuando del sector y la actividad del Taxi, todo ello, dicho sea de paso, con el permanente beneplácito y la colaboración que le han venido brindando desde los colectivos a los que se pretende tener como únicos interlocutores en el procedimiento de aprobación de la nueva Ordenanza.

Teniendo en cuenta lo anterior, con independencia de la valoración que posteriormente se llevará a cabo respecto de aspectos concretos del Proyecto de modificación de Ordenanza aprobado, tales como los conceptos de "Precontratación", "Persona Jurídica", la posibilidad de prestar servicio sin días de descanso, e incluso la desaparición del requisito académico que hasta ahora venía siendo exigido a los profesionales y la repercusión que ello conllevará, sin duda, en la calidad del servicio prestado y, por consiguiente, en la colectividad de clientes del sector del taxi; debemos indicar que ya el contenido del Preámbulo del Proyecto de modificación de Ordenanza Reguladora del Taxi aprobado por parte de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en su sesión de fecha 18 de febrero de 2021, en atención a los conceptos mencionados, sienta las bases de lo que será el desembarco de personas jurídicas que actúen como verdaderas "multinacionales del sector del Taxi", acaparando un sinfín de licencias en lo que supondrá, en última instancia, una clara contravención de la exclusión que por parte de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades y su ejercicio, efectúa de las actividades de transporte urbano.

Primera. - En opinión de esta parte, el Proyecto de modificación de Ordenanza Reguladora del Taxi aprobado por parte del Ayuntamiento de Madrid adolece de falta de criterio, de vinculación con la realidad del sector, de coherencia e incluso de respaldo normativo, introduciendo una ambigüedad interpretativa que únicamente conlleva la posibilidad de ejercicio de la actividad a través de mecanismos y fórmulas que en ningún caso proporcionarán beneficio alguno, ni al sector, ni a los usuarios del mismo.

En primer lugar, debemos llamar la atención respecto de la redacción del Artículo 1 bis del Proyecto aprobado, que pretende introducir en el texto de la Ordenanza del Taxi un apartado relativo a "definiciones".

El punto dos del precepto propuesto, relativo a las formas de contratación, es erróneo, por cuanto se refiere a lo irreal del criterio adoptado para definirlas. Un usuario contrata un servicio de transporte en taxi, en función de su necesidad. Dicha necesidad puede ser inmediata (servicio inmediato, necesidad presente) o demorada en el tiempo previendo garantizarse el servicio en un momento determinado y futuro (servicio con hora precontratado, necesidad futura). No entendemos por qué en su definición de servicio directamente contratado se excluye la petición por teléfono o telemática cuando puede ser una necesidad inmediata.

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

Estos ejemplos demuestran que no son reales las definiciones y relación que plantea el artículo 1 bis en cuestión.

Confunde e identifica precontratación con solicitud telemática, a distancia o en persona, confunde tiempo con espacio, confunde el carácter temporal del objeto del contrato con el lugar donde se concreta el contrato, contraviniendo el Código Civil y la sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo 734/2005 de 5 de octubre de 2005. La Precontratación sólo es posible si hay un diferimiento futuro en las obligaciones y derechos contraídos en la prestación del servicio. El precontrato hoy, es la primera fase o compromiso de realizar mañana el servicio o segunda fase.

Una de las esencias del transporte por taxi es su Inmediatez, y en el ámbito urbano, acorde a nuestro ordenamiento jurídico actual, les corresponde a las licencias de taxi, concesionarias del servicio público. Si hay que definir e introducir estas formas de contratación para el servicio público de taxi, seguramente pensando en el mercado de las VTC, habrá que determinar temporalmente los minutos que diferencian la Inmediatez y la precontratación con hora determinada (ver legislación de autonomías que han regulado el tiempo de precontratación para VTC que estipula su regulación inherente, excluyéndolas de la inmediatez).

Cualquier cambio en estas condiciones, realizado por el Ayuntamiento en su ordenamiento, podría acarrear reclamaciones patrimoniales de las concesionarias hacia su Administración, máxime cuando el segmento del servicio que más crece es, precisamente, el de petición inmediata a través de medios telemáticos y esto no es precontratación. Preocupante.

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

a) Servicio previamente contratado, de necesidad futura o Servicio con hora determinada: servicio contratado en cualquier lugar o por cualquier medio admitido en derecho.
b) Servicio directamente contratado de carácter Inmediato, de necesidad presente: servicio contratado en cualquier lugar o por cualquier medio admitido en derecho.

La diferencia entre un servicio Inmediato y uno Precontratado será de 60 minutos.

Contestación

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

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

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

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

En el punto 3, Modos de fijación del precio del servicio del taxi.

En cuanto al apartado tercero del mismo artículo 1 bis, relativo a los modos de fijación del precio del servicio del taxi, debemos señalar que el taxímetro actual lleva calculando el precio del servicio desde hace décadas con una tecnología que sólo permite conocer dicho precio a posteriori. Sólo una vez finalizada la carrera el usuario conoce su importe. Se trata de un aparato periférico fijo, que calcula el precio en función de los metros recorridos físicamente, tiempo empleado y las tarifas oficiales municipales. Igualmente, su regulación industrial, estatal y autonómica sobre aparatos taquinométricos y metrología, es de hace décadas.

Debemos indicar que hoy en día existe ya una tecnología que permite conocer el precio del servicio a priori, es decir, se puede calcular un precio exacto por anticipado en un segundo. Un cálculo que continúe teniendo en cuenta los criterios de metros y tiempo vía satélite por GPS, las tarifas oficiales, todo ello a través de un dispositivo inteligente, una App o software que mediante algoritmos conjuga todos esos datos y permite ofrecer el precio de forma anticipada sobre la base de las mismas variables que actualmente se utilizan. El Taxi como sector y las Administraciones, de momento, no se han planteado introducir dicha tecnología en los taxímetros, de manera decidida.

Esto produce una “desventaja competitiva” respecto de un “servicio idéntico paralelo” prestado por VTC, en la mayoría de los casos, millones de casos, de forma ilegal, al no disponer de la hoja de ruta debidamente confeccionada como atestiguan los informes de la Inspección de transportes. Obviamente, este rival que padece el Taxi hace años, únicamente calcula el precio a priori, siempre disfrutando de la ventaja de conocer la tarifa invariable del Taxi, incurriendo en múltiples ocasiones en posible Dumping (vender el servicio con precios por debajo del coste con el objetivo de eliminar al competidor) convirtiéndose en elevado porcentaje, no sólo en una competencia ilegal, si no también, en competencia desleal, con la “complicidad” de la Administración. Así es imposible competir. Teniendo en cuenta la realidad que actualmente nos ha tocado vivir a los profesionales del sector, lo mínimo que se puede exigir de las diferentes administraciones públicas, y en este caso del Ayuntamiento de Madrid de forma directa, es que, a pesar de las irregularidades que se detectan y son perfectamente constatadas, no se introduzcan “palos en las ruedas” al Taxi.

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

Aparte de quebrar la normativa obsoleta metrológica, se genera una distorsión y un agravio comparativo incompatible con la competencia interna entre licencias, incluso, con la Constitución Española.

Todo taxista y todo usuario, ya sea la contratación de servicio con hora precontratado, o servicio inmediato, deben tener la posibilidad de ofrecer o solicitar un precio cerrado por anticipado. Para ello, es el Ayuntamiento quien debe desarrollar adecuadamente como garante del servicio público, la aplicación TXMAD como una App oficial de “taxímetro virtual” (Resolución nº16085) con las tarifas municipales actualizadas en remoto, conectada y accesible desde una versión para todos los usuarios y conductores, con privacidad, seguridad e identificación encriptadas, en el caso de que no se disponga de App-emisora comercial.

Así, el apartado "b)", Precio Cerrado, debería quedar redactado, según considera esta parte, de la siguiente manera:
b) precio de un servicio de taxi calculado por anticipado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Madrid a las App-emisoras, o TXMAD como App oficial municipal, de acuerdo a las tarifas vigentes.

Si el precio se cierra anticipadamente, podrá el usuario abonar y el taxista cobrar, igualmente, antes de iniciar el servicio, lo cual redundaría en una mejor eficiencia del servicio, así como seguridad para profesional y usuario.

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

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

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

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

Segunda. En relación con el artículo 4 del texto propuesto, en el que se establecen los requisitos para ser titular de una licencia, la novedad es la introducción en la estructura del Taxi de la persona jurídica. Es decir, podrán ser titulares de hasta 3 licencias, tanto pymes, Multinacionales, fondos de inversión..., como autónomos personas físicas. Se adapta el AMOT al Nuevo Reglamento

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

Desde nuestro punto de vista, esta distorsión provocará situaciones de abuso de posición dentro de la estructura interna del sector, tendiendo a una estructura monopolística, dónde los pequeños propietarios, unititulares, Asociaciones y el propio Ayuntamiento, perderán capacidad de decisión e incluso su propia existencia, en beneficio de los grandes controladores de licencias. Ejemplo por analogía, es la actual estructura de la VTC y su evolución en España. Un Sector estratégico nacional, podría caer en manos de Multinacionales extranjeras si no se articulan preceptos de control sobre una concesión administrativa como es la licencia de taxi.

Teniendo en cuenta la posibilidad de una multinacional de controlar un número ilimitado de licencias, ¿quién establecería un control en el sector? ¿quién desempeñaría las actividades propias de las asociaciones representativas si estas están en manos de una persona jurídica?

Así, el artículo 4, considera esta parte que debe de añadir un apartado adicional, punto j), el cual establezca que “El porcentaje máximo de titularidad a nombre de personas jurídicas no sobrepasará el 10% de la flota total de licencias”.

En este artículo 4 del AMOT se ha suprimido el apartado c) de la Ordenanza del Taxi, en el que establece la obligatoriedad de tener el domicilio en la Comunidad de Madrid para los titulares de licencia. Aunque esta supresión obedece a Sentencia del Alto Tribunal, ésta se produce antes de la irrupción de la persona jurídica, por lo que requiere rectificación en el AMOT. Si la licencia opera y obtiene rendimiento prestando el servicio íntegramente dentro de la Comunidad de Madrid, parece de justicia fiscal entre los titulares, que al menos estén domiciliados en territorio español.

La posibilidad de domiciliarse fuera de territorio español, es infinitamente más amplia si se trata de una persona jurídica, pudiendo generarse un posible dumping fiscal desleal entre las licencias, si un titular se domicilia en un “paraíso fiscal” dentro de la Unión Europea.

Además del quebranto a las arcas públicas, facilitando la elusión fiscal y el posible blanqueo de capitales, se perdería transparencia y control administrativo sobre los titulares y sobre las propias licencias, lo cual abundaría en el perjuicio anteriormente indicado respecto de la imposibilidad de control de la actividad desempeñada por una multinacional que aglutinara una cantidad de licencias.

Así c) debería quedar redactado “Estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda cuando fuera una persona física y, disponer de domicilio fiscal en territorio español para todo titular de licencia, o controlador de licencias a través de ingeniería societaria.”

***Contestación**:*

El Reglamento autonómico ya no exige que se acredite el domicilio de la persona, a cuyo efecto así lo determinó la Sentencia 564/2017, de 17 de julio, del Tribunal Superior de Justicia (confirmada en casación por sentencia del TS 684/2020, de 5 de junio), declarando la nulidad del artículo 4.1 c) de la Ordenanza reguladora del taxi, cuyos argumentos han de entenderse no solo respecto a las

personas físicas sino también a las jurídicas, aunque en aquel momento no estuvieran contempladas como posibles titulares de licencia, pues en otro caso se estaría faltando al fallo judicial de obligado cumplimiento.

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

Tercera. A la vista del texto propuesto, podemos comprobar cómo se pretende incluir en la redacción del artículo 10 de la Ordenanza Reguladora del Taxi, relativo al Registro Municipal de Licencias, un apartado h) que, según considera esta parte, debe ser suprimido.

Los motivos relacionados con la necesidad de efectuar dicha eliminación, por continuar con el orden expositivo iniciado en el presente escrito, por el que se analizan de forma correlativa al ordinal del articulado las cuestiones que se consideran relevantes, serán oportunamente explicados en el momento de abordar de forma específica el contenido del precepto relacionado con la "Licencia por puntos".

Contestación:

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

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

Cuarta. A la vista del artículo 16 cuya redacción se propone, parece necesario recordar que uno de los principales costes de explotación al que se enfrentan los profesionales del sector es el fondo de amortización anual, que garantiza para el titular la renovación del vehículo.

La Ordenanza establece en el punto 1 de este artículo, la vida útil máxima de los vehículos autotaxi en 10 años. Sin embargo, la desgraciada experiencia de la pandemia de Coronavirus, con una crisis por hibernación de la economía, impide al profesional dotar este fondo anual, por lo que debe recogerse en el AMOT la paralización de este plazo en el cómputo de los 10 años. Así debe incluirse una excepción al límite de 10 años y un ejemplo sería:

Si la Comunidad autónoma certifica un período de 2 años de especial crisis, todos los vehículos adscritos en ese momento y, por tanto, afectados por haber perdido la amortización de dichos años, podrán alargar la vida útil de su vehículo más allá de los 10 años, en dichos 2 años certificados, hasta los 12 años.

> 1. "Los vehículos...hubiere producido. Podrán superarse los 10 años, si a lo largo de su vida útil desde su adscripción a la licencia, se produjo un período anual debidamente certificado por Comunidad autónoma, de especial crisis económica y siempre que se encuentre en perfecto estado de revista. "

La cuestión relativa a la amortización y vida útil de los vehículos resulta una cuestión importante, no solo a la vista de la situación de especial complejidad que estamos atravesando con motivo de la pandemia mundial derivada de la COVID-19. Debemos indicar que tal cuestión es de suma importancia para la economía de los principales actores del sector, los propios profesionales, lo cual ha quedado patente a la vista del procedimiento judicial iniciado por esta Asociación junto con otros tantos particulares, por virtud del cual se solicitaba, ente otras cuestiones, poder agotar la vida útil de los vehículos autotaxi diésel con categoría ambiental "B", fundamentalmente, porque un plazo de

dos años, como el indicado anteriormente a modo de ejemplo, resulta claramente significativo en términos económicos.

Contestación:

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

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

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

Quinta. Ya hemos expuesto anteriormente la desventaja competitiva del servicio público de taxi en cuanto a los precios y sus tarifas reguladas por la Administración. Dicha desventaja se produce respecto de 8.500 autorizaciones, aproximadamente, de 36 euros que suponen para las VTC, que basan su negocio en realizar servicios de pseudotaxis regateando la Ley. Dicha afirmación se basa en los informes de la Inspección de transportes de la Comunidad de Madrid, los cuales señalan que, alrededor del 75% de sus servicios, se realiza sin Hoja de Ruta. Es decir, funcionando como "falsos taxis". Según estos informes, basados en una pequeña muestra, y teniendo en cuenta que una VTC trabaja 24 horas al día los 7 días de la semana, alrededor de 60 millones de servicios estarían esquivando la Ley, en tan solo un año. Sin embargo, este AMOT parece no tener presente este problema para su Servicio Público del Taxi, únicamente mencionando en el preámbulo el abstracto mercado.

Incluso, el propio Ayuntamiento ha archivado la Ordenanza de VTC que introducía regulación para la movilidad y contaminación de estos vehículos VTC, que normalmente son de color oscuro y llevan una pegatina roja con estrellas blancas. Si continúan operando en medio urbano, con benevolencia cómplice de las Administraciones que lo permiten como si desconocieran su existencia, el Taxi seguirá perjudicado por barreras administrativas de su regulación. De esta manera, es imposible competir.

En este sentido, otra desventaja competitiva es la elección de vehículo. En tiempos donde la VTC se dedicaba a realizar el servicio para el que fue autorizada, no existía este problema. Hoy, los VTC disponen de un abanico en la elección de vehículo muy superior al del Taxi.

El Taxi, en la práctica, continúa sujeto a los modelos que tengan a bien las marcas en homologar. El artículo 18 actual lo demuestra. El proceso para la homologación de un vehículo, independiente de las marcas, es complicadísimo y costoso. Se aprovecha por las Marcas la regulación, principalmente en aspectos técnicos relacionados con el aparato taxímetro, como periférico fijo y sus implicaciones en la ITV, para sólo homologar hacia el taxi los modelos que su estrategia comercial determine. El Ayuntamiento homologa un modelo de vehículo a petición de la Marca.

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

Afortunadamente, una Ordenanza de Movilidad posterior, les concedió una prórroga junto a los VTC hasta 31 de diciembre de 2022, todavía hoy disputándose en los Tribunales gracias a la Asociación de afectados Euro5 taxi, con medida cautelar y sentencia de instancia favorables.

La introducción de la tecnología digital en los taxímetros, evolucionando hacia taxímetros inteligentes, debiera acabar con este problema. El Sector y la Administración (desarrollando TXMAD como App oficial de taxímetro, ya comentado, actualizando la normativa taquinométrica y de metrología del siglo XX a la era digital e inteligente del siglo XXI...) han de encabezar la "transformación digital", elaborando un plan, dentro del fondo de reestructuración e innovación de la economía española con fondos europeos postpandemia. El AMOT poco recoge al respecto, pero no debemos dejar escapar esta oportunidad que reflejaremos en una propuesta de redacción de Disposición transitoria.

***Contestación**:*

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

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

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

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

El denominado "taxímetro inteligente" no es propiamente un taxímetro, en el sentido jurídico del término, sino un mecanismo para el cálculo de un precio conforme a un algoritmo. Por tanto, las condiciones establecidas para el cálculo de las tarifas conforme a los parámetros facilitados por el Ayuntamiento de Madrid son equivalentes al denominado taxímetro inteligente.

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

Sexta. Continuando con el artículo 22 del texto, "Elementos mínimos obligatorios", en el punto 1, apartado e), se obliga a los nuevos vehículos que se adscriban a licencia, a la incorporación de un sistema de facilitación de la comunicación con las personas sordomudas, el denominado "bucle magnético".

Este tipo de decisiones, que implican un coste adicional para el profesional, debe obedecer a un estudio riguroso, cuanto menos, sobre el número de servicios que utilizarán este dispositivo. Es decir, si el coste de establecerlo en toda la flota es compensado por el beneficio que genera a la comunidad

sordomuda o, por otra parte, si habría posibilidad de cubrir la necesidad en cuestión a través de otros medios, así como la efectividad de esas alternativas. Sin dicho estudio, debemos pensar que estamos ante una imposición arbitraria del Ayuntamiento que solo tiene como finalidad la de aparentar, cara a la galería y a costa de los propios profesionales. En nuestra opinión, y a falta de dicho estudio, del cual no tenemos constancia, no debe aprobarse como elemento único, pues existen otras alternativas más económicas y funcionales a través de aplicaciones móviles y dispositivos inteligentes (teléfono, smartphone, tabletas, display de ordenador del vehículo, etc.) que están en el equipo habitual de la mayoría de las taxistas. Así por ejemplo y dentro del "SmartEar.es" del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; el Taxi a través de una campaña publicitaria de promoción, entre otras cuestiones, se incluiría como espacio donde operan Apps de apoyo a las personas sordomudas como Ava, Petralex, etc., cubriendo de manera holgada este nuevo servicio en beneficio de las personas sordomudas sin que ello suponga cargar a los taxistas con un sobrecoste derivado de la implantación de un sistema cuya utilización, aunque necesaria, representaría una cantidad residual en comparación con el número de servicios en los que no se le daría uso.

Así, se propone la adición, como opción sustitutoria al bucle magnético, de conformidad con lo anterior, de dichos sistemas, de tal manera que el apartado quedaría redactado: "e) Bucle magnético o Dispositivo inteligente, teléfono smartphone, tableta, etc., con acceso a Internet e incorporación de Aplicación (App) de apoyo a la comunicación con personas sordomudas".

Contestación:

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

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

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

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

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

Por otra parte, en el punto 2 de este artículo 22, se establece que el taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización.
Tras la implantación de la tarifa 9 de precio cerrado máximo (Resolución 16085) y la reciente sentencia de la Jurisdicción Contencioso Administrativa por impugnación de la resolución, que establece la tarifa 9 desde el inicio de carrera y carácter cerrado, eliminando el carácter de máximo; este artículo no podrá ser cumplido en la mayoría de taxímetros con la tecnología que poseen.

Debe modificarse utilizando la posibilidad que ofrece TXMAD, como App oficial, supliendo al taxímetro físico en esta tarifa, con un período transitorio, en el cual también se adaptarán los módulos luminosos incluyendo tecnología inalámbrica, BlueTooth o Wifi. El desarrollo de una App oficial del Taxi es prioritario, si realmente el Ayuntamiento desea promocionar su Servicio Público, aprovechando los fondos europeos como se comentó anteriormente; debe incluirse TXMAD en la App de transporte público municipal 360, la cual publicitan gratuitamente durante los dos últimos años los taxis en sus ventanillas y pegatinas de tarifa.

Ha de conseguirse que, en las búsquedas de servicio de Taxi en Internet, el Taxi de Madrid aparezca como primera opción y no como ahora, que surgen empresas de VTC sin ser taxis (prueba fehaciente de su irregular servicio de "pseudotaxis" sin taxímetro), mientras que el Taxi y su nombre, ni aparecen. El AMOT debe recoger esta realidad, así, al igual que se exige un taxímetro físico, un equipo informático y e-mail, n TPV contactless, etc., debe incorporarse como elemento obligatorio la App TXMAD, dentro de un período transitorio, en un taxímetro inteligente, para ofrecer el mencionado precio cerrado en beneficio del usuario, que así lo demanda.

Así, el punto 2 de este artículo 22, quedaría redactado: "El taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización, a excepción de las tarifas de precio cerrado y precio por plaza, las cuales serán calculadas y reflejadas visiblemente, a través de una App comercial o TXMAD en un Dispositivo telemático, pudiendo interactuar el cliente con la misma App en versión usuario, que hará las veces de taxímetro inteligente de apoyo, con conexión inalámbrica al módulo luminoso e impresora".

***Contestación**:*

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

Los servicios precontratados pueden prestarse a taxímetro o precio cerrado.

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

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

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

La prestación de los servicios a precio cerrado es voluntaria. Sólo en el caso de que el titular de la licencia decida prestar servicios a precio cerrado deberá contar todos los elementos necesarios para

el cumplimiento de lo previsto en la Ordenanza reguladora del taxi, en particular lo relativo a taxímetros y capilla.

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

Por otra parte, a la vista del punto 3, nos parece excesiva y arbitraria la obligatoriedad introducida de conservar los datos de los totalizadores diarios durante un año.

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

***Contestación**:*

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

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

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

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

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

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

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

- *Establecer nuevas obligaciones en el marco de la Ordenanza.*

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

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

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

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

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

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

Séptima. Por otro lado, llegados al artículo 28 que se propone mediante el texto aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento, relativo a la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, debemos comenzar señalando que la calidad del servicio del taxi lleva incrementándose varios años por múltiples factores. Uno fundamental y diferenciador es, sin duda, la profesionalidad de los conductores de autotaxi en el área de prestación conjunta de Madrid, la capital de España. En este sentido, influyó positivamente la Ordenanza del Taxi de 2012, la cual establecía el requisito de estar en posesión del título de graduado en ESO o equivalente como filtro inicial de conocimientos culturales y de idiomas para el aspirante a conductor de autotaxi, al igual que la Empresa Municipal de Transportes (EMT) establece para sus conductores. Esta circunstancia, complementada con un examen de 5 pruebas de 2 horas y media de duración, trataban de garantizar un servicio de calidad para el usuario.

La ya mencionada desventaja competitiva con respecto a las empresas de VTC, propiciada en buena medida por la Administración, tanto en precio (tarifa regulada inmóvil frente a precio dinámico, en ocasiones por debajo del coste, bordeando la ilegalidad del dumping), como en vehículos, como en contaminación, también aparece en este aspecto de la profesionalización. Dichas empresas contratan asalariados sin ningún requisito académico, ni ninguna prueba acreditativa de su profesionalidad, con una precariedad ya denunciada y contrastada (siguiendo sentencias de los Tribunales de lo social) y que en realidad ejercen una especie de Dumping social contra el Taxi. Las VTC disponen de una mano de obra sin cualificación, para realizar el mismo servicio de transporte que el Taxi, incumpliendo el Ordenamiento Europeo y de Transportes, con el beneplácito de la Administración y perjuicio de la ciudadanía.

El Ayuntamiento de Madrid, consciente de esta realidad, intenta desregular en sentido contrario al de la calidad y seguridad dentro de la profesionalidad, para igualar VTC y taxi.

El AMOT elimina el requisito académico de estar en posesión del graduado en ESO para los nuevos aspirantes a conductores de taxi.

Resulta inquietante este paso atrás del Ayuntamiento, sin ningún estudio certificado al respecto, queriendo empobrecer la calidad del servicio de Taxi, justo cuando el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid anuncia la regulación de la profesionalidad de los conductores VTC en la misma medida que los conductores de autotaxi. No nos parece casual.

Nos parece incongruente regular en este AMOT un incremento de calidad a través de la introducción de una uniformidad oscura obligatoria y, al mismo tiempo, regular para eliminar elementos de profesionalización como son los requisitos académicos, que garantizan un mínimo de calidad.

Parece no importar el esfuerzo que están realizando hoy, y lo hicieron en el pasado, los aspirantes a conducir un taxi de Madrid para obtener su titulación mínima exigida de Graduado en E.S.O., como requisito indispensable de garantía y calidad en el servicio. El mensaje que se lanza al aspirante a taxista, que está estudiando hoy la E.S.O., es que puede abandonar, lo que es impropio de una Administración, lamentable, y al margen del agravio respecto de los aspirantes que sí obtuvieron el graduado.

Nos oponemos en rotundo a rebajar la calidad de servicio, rebajando las condiciones de los aspirantes, en aras de un empleo digno y convencidos de que no es precisamente lo que está demandando el usuario. Deben mantenerse los requisitos de acceso a la profesión que definía la Ordenanza del Taxi de 2012, tanto el graduado en E.S.O. como el examen psicotécnico de la prueba de acceso, del mismo modo que se exige a los aspirantes de la EMT, maquinistas, policía, bomberos, etc.

La eliminación del citado requisito no tiene encaje en el marco de una normativa que, si bien trata de liberalizar la prestación de cualquier servicio, a pesar de la exclusión ya mencionada respecto del sector del transporte del texto de la Ley 17/2009, persigue a través de la liberalización el aumento de la calidad del servicio que se presta al consumidor final, siendo éste el elemento cuya protección prima por encima de cualquier otro en la finalidad de dicha normativa. Así las cosas, resulta incomprensible que se pretenda eliminar un requisito que lo único que hace es garantizar un mínimo de formación y, por consiguiente, una mayor calidad en el servicio prestado al usuario.

Así, el artículo 28 del AMOT debe rectificarse incluyendo lo estipulado en la Ordenanza del Taxi de 2012 en su punto 1, “a) Hallarse en posesión de permiso de conducción de la clase B o superior a ésta, con al menos un año de antigüedad; y hallarse en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria (ESO), o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero, debidamente acreditadas su homologación o convalidación”.

Igualmente se debería añadir en su punto 2 dentro de la prueba de acceso, un apartado “e) Examen Psicotécnico y Psicológico”.

Contestación:

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

- ***Protección del medio ambiente****: desde la aprobación de la Ordenanza reguladora del Taxi se han seguido dos líneas específicas de actuación. Por un lado, fijando los requisitos*

medioambientales de los vehículos autotaxi y, por otro lado, aprobando anualmente líneas de subvención a los vehículos especialmente sostenibles, Eco y Cero emisiones.

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

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

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

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

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

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

Por tanto, se mantiene la propuesta de eliminación.

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

Octava. El artículo 31 del texto que se publica regula la tarjeta de identificación de conductor autotaxi.

Desde nuestro punto de vista, la identificación del conductor a través de una tarjeta exterior (el conocido coloquialmente como cartón, colgado de una percha en el parabrisas), con su nombre y fotografía, a la vista de cualquier persona, sea o no sea usuario del servicio, no respeta la Ley de protección de datos actual. Otros colectivos de servidores públicos se identifican en el exterior únicamente con un número, al margen de sus datos personales. Igualmente, su emisión genera

costes administrativos, de funcionalidad, de tiempo, e incluso medioambientales, tanto para los funcionarios como para los taxistas.

Nos parece una identificación del siglo pasado en cuanto a su regulación y expone sobremanera la seguridad del profesional.

Hoy existen otros métodos de identificación más seguros y respetuosos con la privacidad, como son las contraseñas en todo tipo de App. De hecho, las principales App y emisoras comerciales ya disponen de este sistema de identificación.

Volviendo a TXMAD, esta aplicación exclusiva del taxi, proporcionará unas claves de acceso personalizado tanto a conductores como a usuarios, identificándolos con total seguridad para el servicio. El AMOT no apuesta por esta posibilidad, parece desconocer el mundo digital y sus posibilidades, en perjuicio del avance del Taxi hacia un servicio cada vez más tecnológico acorde a los tiempos.

Así el Artículo 31 recogerá la transición digital de la Identificación, en una Disposición transitoria. Mientras, parece lógico pensar que únicamente procede la supresión del nombre y apellidos, quedando sólo foto y número en la tarjeta, datos que permitirían sobradamente la identificación del conductor del vehículo autotaxi en caso de resultar necesario.

***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.

Novena. El 5% de la flota de taxis deben ser eurotaxis adaptados para personas de movilidad reducida por normativa europea (15723 x 5% = 786). El eurotaxi es un vehículo más grande, consume más carburante y tiene un coste adicional de la adaptación para silla de ruedas. Para cubrir estos costes y dotarle de rentabilidad, el Ayuntamiento estableció un régimen especial de libranzas para este 5% de vehículos y hacerlos atractivos, dentro de un cupo que controla el Ayuntamiento y

por sorteo de solicitantes. Se estableció que nunca librarían, pudiendo trabajar todos los días del año.

Es decir, la rentabilidad la obtienen del propio Sector, trabajando alrededor de 115 días más al año que el resto de licencias.

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

En nuestra opinión, jamás debieron establecerse estos dos tipos de licencia, la licencia es única, con igualdad en derechos y obligaciones. La rentabilidad del eurotaxi, debería cubrirla el Ayuntamiento y Comunidad autónoma a través de subvenciones directas al taxista o bonos sociales al usuario, todo ello financiado con los fondos europeos de transporte, como ya se hizo en el pasado.

Si el régimen especial es un error por lo explicado, en cuanto agravio entre titulares, competencia desleal entre titulares, el AMOT propugna incrementarlo mediante la nueva redacción del artículo 38, generando más división y discordia. Pretende liberalizar el acceso al régimen del eurotaxi de forma que todo titular de licencia pueda acogerse a él. Una vez más, el Ayuntamiento regula en contra de la lógica, sin importar desvirtuar el artículo 37 de la presente Ordenanza en cuanto a descanso del personal, eliminando de facto el día libre y el descanso de fin de semana y vacacional.

Esta nueva medida provocará la posibilidad de incrementar un 20% la oferta de autotaxis circulando en día laborable y un 50% en festivo y el mes de agosto, la ciudad no lo necesita, incluso la perjudicaría por lo expuesto.

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

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

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

Contestación:

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

> *"En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que la potenciación de la existencia de vehículos Eurotaxi y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado*
>
> *…/…*
>
> *Además, debe tenerse en cuenta que dadas las características del vehículo Eurotaxi exige no sólo una mayor inversión en su compra sino también en su adaptación y sin que la posibilidad que el actor reclama al Ayuntamiento de Madrid como el establecimiento de subvenciones o ayudas para la adquisición de dichos vehículos, la bonificación o subvención de la adaptación de los mismos, el establecimiento de ayudas económicas para los discapacitados en el uso del taxi que incrementen la demanda y hagan más rentable la adquisición de este tipo de vehículos por parte de los profesionales, el establecimiento de mejoras en la circulación y uso diario de este tipo de vehículos, sea exigible más aún cuando muchas de ellas requieren una disponibilidad presupuestaria, que está sometida a criterios de control de gasto, teniendo la corporación local autonomía para establecer dichas medidas u otras de fomento indirecto como es la prevista en la ordenanza impugnada".*

El sistema actual de Régimen Especial de Eurotaxis ha permitido a la ciudad de Madrid alcanzar el 5% mínimo requerido por el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Otras iniciativas anteriores basadas en subvenciones se han revelado ineficaces para conseguir este objetivo. El Ayuntamiento de Madrid, atendiendo a la eficacia de la medida pretende mantenerla y extenderla.

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

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

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

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

El AMOT ya incluyó un artículo 1 bis, que anteriormente se ha mencionado, para confundir términos como precontratación, estableciendo definiciones erróneas. Hay que recordar que la VTC sólo puede dar su servicio con precontratación (contrato previo llamado "Hoja de Ruta"). En este artículo 39 que ahora se propone, de nuevo confunde y mezcla ERRÓNEAMENTE precontratación con petición a distancia y directo o personal con servicio inmediato. Volvemos a incidir en lo ya expuesto. El prefijo "pre" determina que el servicio se realizará en un tiempo posterior futuro, con independencia de si lo hacen a distancia con medios telemáticos, verbalmente, por escrito, de manera directa en persona, etc. Se intenta establecer una igualdad "falsa" (precontratación = petición telemática), para legitimar en un hipotético futuro la actividad VTC, igualando al taxi ahora en el AMOT.

No es casual que este debate fuera uno de los principales motivos de la Movilización del Taxi en 2019 en el conflicto frente a los VTC y los legisladores, y continúe a día de hoy. La prueba es este texto que ahora se aprueba.

La precontratación versa sobre el aspecto temporal de la necesidad de contratar un servicio, inmediato o futuro. Sólo en un contrato realizado para satisfacer una necesidad futura se puede hablar de "precontratación", es como si hubiera dos contratos, el precontrato o compromiso de obligación que se conforma en el momento presente y el contrato cuando se realice el servicio en el momento futuro acordado. Nada tiene que ver la forma o el lugar, en persona o a distancia, como se concrete dicho contrato con la precontratación y, por tanto, no se puede limitar la nueva tarifa de precio cerrado sólo a los servicios telemáticos.

El contrato para satisfacer una necesidad INMEDIATA de transporte, en turismo de hasta 9 plazas en medio urbano, es exclusivo de las licencias de Taxi, con independencia de la forma contractual utilizada, que será cualquiera admitida en derecho (verbal en parada, verbal en la vía pública, telefónico verbal, telemático por App, escrito por WhatsApp o mensaje SMS, etc.).

Un ejemplo:

a) vecino que se acerca a la parada de taxis de su barrio para ir al aeropuerto en ese mismo instante. Contrata verbalmente el servicio de trasporte de manera directa, para satisfacer una necesidad inmediata y presente
b) vecino que se acerca a la parada de taxis de su barrio para contratar con el taxista que le lleve al aeropuerto al día siguiente. Precontratación verbal para satisfacer necesidad futura.

Según la redacción del AMOT, el ejemplo b no es un servicio previamente contratado, ya que utiliza la forma de contrato verbal en parada y sería "directo" y no podría contratar precio cerrado. Craso error.

Deshaciendo este "error", sobre el cual se articula el 1 bis ya comentado, el artículo 39, 39 bis y 39 ter, requieren una rectificación completa, para no generar desigualdad entre taxistas que dispongan del "taxímetro inteligente adicional" para el cálculo de las nuevas tarifas, que les facilita su App o Emisora comercial, abonando la correspondiente comisión, y los que no dispongan de App o Emisora. Por ello es fundamental el desarrollo por parte del Ayuntamiento de TXMAD como App oficial de acceso universal para todos los taxistas y usuarios. El utilizar el "taxímetro virtual" como así lo denomina la resolución 16085 de la Directora General, y establecer la tarifa 9 desde el inicio de carrera como a sentenciado el Tribunal, evita riesgos en la conducción, respetando el Reglamento General de Circulación respecto de la manipulación de dispositivos durante la marcha.

Así, el artículo 39 Contratación, rectificado y simplificado sería: "Se admiten todas las formas y tipos admitidos en derecho, de contratación del servicio. Para las tarifas de precio cerrado y precio por plaza, se utilizará la App oficial TXMAD o App o emisora comercial, con los parámetros otorgados por el Ayuntamiento, respetando en todo momento las tarifas municipales vigentes." Se eliminan los puntos 1, 2 y 3.

Del mismo modo, en el artículo 39 bis. "Precio cerrado", se elimina el punto 1. En el artículo 39 ter, "Precio por plazas", se eliminaría igualmente el punto 1.

***Contestación**:*

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

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

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

Decimoprimera. Artículo 48. Régimen tarifario
La tarifa del Taxi se actualiza anualmente a propuesta del Ayuntamiento (oyendo a las Asociaciones representativas), en la Comisión de precios de la Comunidad de Madrid con participación de las Asociaciones de Consumidores. Este proceso controvertido anual, ha provocado un descenso acentuado del poder adquisitivo del taxista, en los últimos años de congelaciones tarifarias. Para agilizar, simplificar, despolitizar y dar un justiprecio a este proceso, debe añadirse en el punto 1:

"El régimen tarifario...los titulares de licencia, y en función del índice de precios al consumo, IPC del mes de noviembre, en la misma medida que se aplica al resto del transporte público de la ciudad (EMT, Metro, etc.)"
Debido a la reciente sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo nº 7 de Madrid, en la cual se pronuncia sobre la impugnación de la Resolución de la tarifa 9 o de precio cerrado máximo. Se suprime la totalidad del punto 4 en el AMOT, ya que no puede tener carácter de máximo un precio cerrado. El punto 4, se debería sustituir por: "En los servicios de precio cerrado y tarifa fija, podrá cobrarse y abonarse, tanto el conductor como el usuario, por adelantado el servicio de transporte contratado, dentro del ámbito de derechos y obligaciones".

Contestación:

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

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

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

Decimosegunda. A la vista del contenido del artículo 49 cuya redacción se ha aprobado, debemos señalar que, si bien la petición a distancia cada día cobra más relevancia, el servicio a través de parada debe promocionarse igualmente por parte del Ayuntamiento.

La parada de Taxis forma parte de la imagen del Sector y de la Ciudad. Es un servicio más ecológico, pues evita la circulación de los autotaxis en su búsqueda de clientes, y es más económico tanto para el usuario como para el taxista, pues se eliminan trayectos de ir a recoger y comisiones que paga el profesional a su App o emisora comercial.
Así debe incluirse un plan de mejora y promoción de Paradas anual por parte del Ayuntamiento y conseguir hacer atractivo recibir el servicio de esta manera, incluso desde el propio régimen tarifario, con el objetivo de salvaguardar un activo del Sector y de la propia ciudad.
Se añade en el punto 4 al final: "...mismas. El Ayuntamiento realizara una campaña publicitaria anual del Taxi madrileño, con especial atención y promoción al servicio prestado desde parada."

Contestación:

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

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

Decimotercera. La redacción del artículo 54, relativa a las obligaciones de los conductores, modifica los apartados a), g) y k) del texto anterior.

Dentro de la decencia mínima que debe mostrar un conductor de autotaxi cara al público, cuidando su imagen y la de todo el sector, no entendemos la imposición del tono de colores oscuros o prendas, que coarta la libertad de elección, máxime cuando dicho coste corre a cuenta del profesional y no del Ayuntamiento. Pensamos que, si existe un problema en este sentido, con informe de quejas y reclamaciones en incremento, bastaría con hacer cumplir el actual punto d) de la Ordenanza del taxi que dice:

"Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente, quedando prohibida la utilización de prendas y calzado deportivos y de baño, así como los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas".
La modificación del AMOT a este respecto nos parece arbitraria, y el problema, que existe en una minoría pequeña de conductores, no se resuelve introduciendo esta modificación, sino cumpliéndose la anterior que ya lo prevé. No merece la pena tal modificación, para hacernos pagar a justos por pecadores. Así, se debe suprimir del AMOT esta obligación de indumentaria oscura y se de volver a la anterior regulación del punto d).

Contestación:

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

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

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

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

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

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

Decimocuarta. Volviendo, como al inicio se indicó, a la cuestión de la "Licencia por puntos", debemos entrar a valorar ahora el establecimiento de dicho sistema mediante la aprobación del artículo 70 propuesto.

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

El Ayuntamiento debe disponer un informe de reclamaciones e inspecciones, en el que se observe un incremento, tanto en el número de infracciones como en su gravedad, por parte de los taxistas en la prestación del servicio, que justifiquen la inclusión de 2 nuevos artículos y la inoperancia del anterior régimen. Esta idea es la que deja entrever la inclusión del nuevo artículo 70. Licencia por puntos y el artículo 71. Procedimiento Sancionador de la Licencia por puntos.

Desde nuestro punto de vista, a la espera de analizar dicho informe, esta idea no es real y se publicita una imagen manipulada del Sector del Taxi madrileño, el cual ha ido ganando puntos de calidad y seguridad del servicio año tras año. El estudio independiente entre los usuarios de Hotels.com a nivel europeo, la ciudad de Madrid es la cuarta capital del mundo con mejores taxis, sólo por detrás de Londres, Nueva York y Berlín. Conviene en este punto recordar la labor altruista de los taxis de Madrid, cuando la ciudad los ha necesitado en situaciones de extrema gravedad, sin que nadie se lo pidiera.

Al igual que la indumentaria, pensamos que el problema de los infractores, los cuales son una minoría cada día más pequeña y, cierto, muy dañina, se solucionaría con suficiencia si se aplicara correctamente el régimen sancionador ya existente. No es necesaria una vuelta de tuerca adicional creando un régimen añadido; por tanto, alegamos por la supresión de los artículos 70 y 71 del AMOT.

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

***Contestación**:*

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.

Decimoquinta. En cuanto al texto aprobado de la Disposición Transitoria Sexta, el legislador municipal, cuando regula aspectos de emisiones contaminantes sobre un vehículo, está refiriéndose a la regulación sobre su circulación, su movimiento dentro de la ciudad.

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

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

Igualmente deben reflejarse en el AMOT los posibles derechos salvaguardados en la Ordenanza de Movilidad respecto de los vehículos autotaxi con motores euro5 etiqueta B, adscritos en activo desde antes de octubre de 2018 (todos los autotaxi cumplen esta restricción, pues dejaron de adscribirse

Euro 5 para taxi el 31 de diciembre de 2014 por Ordenanza; otros no están cumpliendo esta norma medioambiental con el "conocimiento benevolente" del Ayuntamiento), los cuales disponen de una prórroga para circular hasta el 31 de diciembre de 2022 junto a los VTC (Disposición transitoria segunda Ordenanza de Movilidad sostenible), que ha sido ratificada por parte de los Juzgados de lo Contencioso Administrativo de Madrid.

Así, en toda la Disposición, donde refleje "prestación o prestando servicio", se debe sustituir por el término "Circulación o circulando."
Se añade un punto 4 a la Disposición:

"Este AMOT no entrará en contradicción ni derogará, en cualquier caso, lo dispuesto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible sobre los derechos otorgados a la circulación de los vehículos autotaxi etiqueta medioambiental B."

***Contestación**:*

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

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

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

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

Decimosexta. El Anexo VIII, relativo al cuadro sancionador de infracciones de la Licencia por puntos, de conformidad con lo anteriormente indicado, debería ser suprimido por no entrar en funcionamiento dicho tipo de licencia.

Contestación:

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

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

Decimoséptima. Una vez analizadas las modificaciones contenidas en el articulado del texto aprobado para su introducción en la Ordenanza Reguladora del Taxi, esta parte considera necesario incluir una Disposición Transitoria que permita "enganchar" al Taxi al tren de la transición digital, involucrando a todos los estamentos y administraciones.

Del mismo modo, a la vista de las restantes disposiciones transitorias, comenzando por la Disposición Transitoria Segunda, debemos indicar que, en la Ordenanza del Taxi del 2012, Límites de Emisiones de los vehículos autotaxi:

1 Restricción del euro5, los más nuevos, adscritos después del 14 de diciembre de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2014, prohibición para continuar a partir de 01 de enero de 2020. Hoy continúan circulando por efecto de una cautelar inicial y ya hoy sentencia judicial, que elimina la prohibición, atendiendo a la prórroga de la Ordenanza de Movilidad.
2 Prórroga para los euro5, los más viejos, adscritos antes del 14 de diciembre de 2012 hasta el 14 de diciembre de 2022 (pueden completar sus 10 años de vida útil sin prohibición).

Esta Disposición Transitoria permanece vigente y desconocemos porqué desaparece en el AMOT. Dicha circunstancia es muy preocupante, por lo que requiere de explicación inmediata e incorporación, sobre todo a la vista de la Sentencia del titular del Juzgado nº 7 de lo Contencioso administrativo, de 5 de marzo de 2021, en el litigio de la Asociación de Afectados diésel euro5 taxi frente al Ayuntamiento de Madrid, en la cual resulta condenado el Consistorio.

En su lugar aparece:
- En el AMOT, Régimen especial de eurotaxi.

En nuestra alegación debe desaparecer y volver al régimen anterior.

***Contestación**:*

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

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

En cuanto a la Disposición Transitoria Tercera, la Ordenanza del Taxi del 2012, Regulación Horaria: establecimiento de 16 horas de jornada máxima, hasta que el órgano competente determine otra jornada (se habilitaba en el artículo 38.2 a dicho órgano a reducir o incrementar la jornada horaria en función de la situación; es decir, hoy podrían establecerse 10 o 20 horas, por ejemplo, pues dispone de competencias el órgano municipal).

Esta Disposición Transitoria entendemos permanece vigente y desconocemos por qué desaparece en el AMOT. Muy preocupante y requiere de explicación inmediata. En su lugar aparece:

En el AMOT, Instalación del Bucle magnético
Es válida la disposición para aquellos titulares que decidan instalarlo voluntariamente y no opten por Apps de apoyo a la comunicación de personas sordomudas.

***Contestación**:*

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

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

Por último, el Sector del Taxi dispone en estos momentos de una oportunidad. Una oportunidad para evolucionar tecnológicamente y así sobrevivir. Los fondos europeos para la transformación digital nos la brindan, por lo que es el momento de que subamos a ese tren. Todos los estamentos alrededor del Sector, todas las administraciones reguladoras, todos los taxistas, deben empujar para alcanzar este objetivo.

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

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

***Contestación**:*

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

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

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

Alegación nº 112.

Las alegaciones contenidas en el documento son las siguientes:

Observación 1ª

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Todo lo demás es desproporcional y discriminatorio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Contestación**:*

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

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

ALONSO ANCHUELO, MARTA
Cargo:D.G. DE GESTION Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACION
Fecha: 30/04/2021