



urbanismo, medio ambiente
y movilidad

MADRID

**INFORME DE EVALUACIÓN DE LA ORDENANZA 8/2021, DE 1 DE JUNIO,
POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI, DE
28 DE NOVIEMBRE DE 2012**

Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL

Fecha Firma: 23/12/2024 19:50:09

INDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2. ANTECEDENTES.....	8
3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN.....	13
4. EVALUACIÓN DE OBJETIVOS.....	14
4.1. Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi.	14
4.1.1. Estructura y contenidos del examen.....	16
4.1.2. Sistemas de gestión e información.....	18
4.1.3. Recursos tecnológicos.	19
4.1.4. Conclusiones	19
4.2. Aumentar la flota de eurotaxi (taxis adaptados).....	20
4.2.1. Subvenciones.....	21
4.2.2. Gestión y ordenación.....	22
4.2.3. Interlocución con los agentes del sector del taxi.	23
4.2.4. Conclusiones.	23
4.3. Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte.....	23
4.3.1 Conclusiones	25
5. EVALUACIÓN DE IMPACTOS.....	26
5.1. Reducir las infracciones más graves.	26
5.2 Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales.....	28
5.2.1 Conclusiones	30
5.3 Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi.	30
5.3.1. Conclusiones.	32
6. EVALUACIÓN DE OBLIGACIONES Y CARGAS ADMINISTRATIVAS.....	32
6.1. Cargas administrativas impuestas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.	32
6.2. Cargas administrativas impuestas por iniciativa municipal.....	33
6.3. Cargas administrativas que se suprimen.	34
7. EVALUACIÓN DE SOSTENIBILIDAD.....	36
7.1. Incidencia de posteriores modificaciones en la normativa estatal o autonómica.	36
7.2. Estado de coordinación con el resto de normativa municipal.....	37

7.3. Necesidad de desarrollo a través de acuerdos, decretos o instrucciones.	38
7.3.1. <i>Revisión de las Licencias de autotaxi.</i>	38
7.3.2. <i>Resolución de tarifas.</i>	38
7.3.3. <i>Precio cerrado.</i>	39
7.3.4. <i>Bucle magnético.</i>	39
7.3.5. <i>Lunas tintadas.</i>	40
7.3.6. <i>Valoración final.</i>	40
7.4. Afectación por planes u otras políticas públicas.	40
7.4.1. <i>Requisitos medioambientales: taxi ECO y Cero emisiones.</i>	40
7.4.2. <i>Requisitos de accesibilidad: Taxi adaptado.</i>	42
7.5. Impugnaciones judiciales y litigiosidad derivadas de la norma.	43
7.5.1. <i>Impugnación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.</i>	43
7.5.2. <i>Impugnación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.</i>	44
7.5.3. <i>Impugnación del precio cerrado.</i>	44
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	45
8.1. Conclusiones más relevantes de la evaluación de objetivos e impactos...	45
8.2. Recomendaciones en relación con la supresión de las cargas y obligaciones impuestas.	47
8.3. Recomendaciones sobre la sostenibilidad de la norma.	49

1. RESUMEN EJECUTIVO

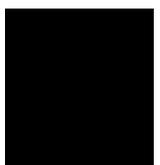
RESUMEN EJECUTIVO						
Órgano encargado de la evaluación	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	Fecha del informe	23/12/2024	Evaluación continua	Si	X
					NO	
Metodología utilizada para la evaluación	<p>La evaluación de los objetivos y de los impactos se ha realizado mediante indicadores, conforme a la metodología prevista en la MAIN de la norma.</p> <p>Los datos para la evaluación de objetivos e impactos se han obtenido de los siguientes sistemas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Registro Municipal de Licencias de Autotaxi a través de la aplicación informática del Taxi (ACOT). - Moddle Exámenes, que es la aplicación de exámenes para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi. - Módulo de subvenciones del sistema de información de ayudas de la aplicación económico-financiera del Ayuntamiento de Madrid, SAP_ECOFIN. <p>La evaluación de la sostenibilidad se ha efectuado con información obtenida de las habituales fuentes secundarias: boletines oficiales y portales institucionales para la normativa estatal y autonómica, huella normativa y la Base de Datos de Normativa Municipal CIBELEX y bases de datos propias. Las bases de datos propias proceden específicamente del Registro Municipal de Licencias de Autotaxi y de la aplicación de exámenes para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.</p>					
Porcentaje ejecución de	Objetivos	Producción de los impactos				
	105,11%	91,68%				



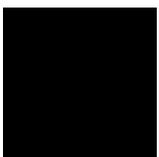
Valoración general de la necesidad actual de cargas y trámites	Cargas administrativas
	<p>La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, impone cargas administrativas que fueron impuestas bien por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, bien por iniciativa municipal.</p> <p>En relación con las cargas impuestas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, destacan las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La obligación de disponer de dirección, firma electrónica y equipo informático que facilita la gestión de las solicitudes y comunicaciones con los titulares de las licencias. - No tener pendiente de pago sanciones por infracciones de transporte urbano como requisito para ser titular de licencia con el fin de facilitar el cumplimiento de la normativa de transportes. - La necesidad de disponer de hojas de reclamaciones en materia de consumo (que sustituye al libro de reclamaciones). <p>Respecto de las cargas impuestas por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se resumen en las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La obligación de los titulares de la licencia de facilitar los datos de los totalizadores con el fin de disponer de datos que permitan una adecuada ponderación de las tarifas y la adopción de medidas de ordenación del servicio. - La acreditación del adquirente de una licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición. - La instalación del bucle magnético como medida que garantiza la accesibilidad en el transporte a personas con discapacidad auditiva. <p>En conjunto, se trata de cargas que facilitan la gestión y ordenación del servicio del taxi y que fomentan la universalidad del servicio del taxi, permitiendo a los servicios municipales mejorar y favoreciendo la atención a los titulares de licencia y a los usuarios.</p>



Valoración general efectos de la norma	Trámites
	<p>Las cargas impuestas por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, ha afectado a los siguientes trámites cuya valoración se considera positiva y necesaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transmisión de licencias en relación con la acreditación del adquirente de una licencia de autotaxi de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición. La aplicación de este requisito en la transmisión de licencias ha resultado positiva porque trata de evitar la venta de licencias con cargas o limitaciones que impidan su libre disposición afectando a derechos de terceros - Sustitución de vehículos autotaxi en cuanto la necesidad de acreditación de instalación del bucle magnético como medida que garantiza la accesibilidad en el transporte a personas con discapacidad auditiva. Dado que el bucle magnético es un elemento que facilita la comunicación de los taxistas con las personas con discapacidad auditiva, en particular, las que utilizan audífono, es necesario mantenerlo como medida de acción positiva en materia de igualdad de oportunidades y garantía de acceso a los servicios de transporte.
	Nivel de cumplimiento
	<p>Se considera adecuado continuar una línea de simplificación de trámites y reducción de cargas administrativas con el fin de favorecer la gestión, impulsando la innovación y digitalización de las solicitudes y comunicaciones tramitadas, que favorezca la presentación de las solicitudes de las personas interesadas vinculadas al sector del taxi.</p>



<p>Valoración de perspectivas futuras de aplicabilidad de la norma</p>	<p>El Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, tiene una incidencia directa en la Ordenanza Reguladora del Taxi que requiere iniciar un nuevo proceso de modificación, que afecta al número máximo de licencias, vehículos autotaxi y condiciones de prestación del servicio, incluyendo la modificación en la regulación del régimen de descanso en algunos aspectos.</p> <p>La necesidad de abordar una cuarta modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi obedece no solo al cumplimiento de un mandato autonómico de adaptación sino también a la oportunidad de adecuar la norma municipal reguladora del sector del taxi a nuevas realidades medioambientales y de cumplimiento de la normativa de accesibilidad.</p> <p>El Acuerdo de 21 de diciembre de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueba el Plan normativo del Ayuntamiento de Madrid para el mandato 2023-2027, incluye como iniciativa normativa la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi que se prevé elevar a la aprobación de la Junta de Gobierno en el mandato 2023-2027.</p> <p>En la actualidad, ya se ha iniciado el proceso de consulta pública previa del proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, habiéndose fijado el plazo de la consulta ciudadana desde el 15 de abril hasta el 14 de mayo de 2024.</p>
<p>Conclusiones y recomendaciones del informe</p>	<p>El cumplimiento de objetivos, la incidencia positiva de los impactos y el cumplimiento de la norma aconsejan el mantenimiento de la modificación realizada.</p> <p>No obstante, se considera oportuno continuar una estrategia de reducción cargas administrativas y simplificación de trámites, promoviendo cambios normativos en la legislación autonómica que afecta de forma directa a la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, tales como la digitalización de los trámites y el fomento de los taxis adaptados.</p>



2. ANTECEDENTES.

El sistema de transporte urbano vinculado a la regulación del taxi y el establecimiento de reglas de coordinación con el transporte interurbano presenta un régimen jurídico específico que se contempla en las siguientes normas:

- Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante, LTCM).
- 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 adelante, RTCM).
- Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012 (en adelante, ORT).

La ORT ha sido sometida a diferentes modificaciones para adaptar su contenido a los diferentes cambios sociales y tecnológicos: la primera se realizó mediante Acuerdo Plenario de 30 de julio de 2014, por el que se aprueba la modificación ORT, mientras que la segunda se llevó a cabo mediante el Acuerdo Plenario de 31 de octubre de 2017, por el que se aprueba la modificación ORT. La necesidad de abordar una tercera modificación ORT obedece al cumplimiento de un mandato autonómico de adaptación y a la oportunidad de adecuar la norma municipal reguladora del sector del taxi a las nuevas realidades medioambientales y de cumplimiento de la normativa de accesibilidad.

En primer lugar, el mandato autonómico de adaptación motivado por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado mediante Decreto 74/2005, de 28 de julio, cuya disposición final segunda obliga a los municipios a adaptar sus ordenanzas a lo previsto en el citado reglamento en el plazo de seis meses, quedando sin efecto las normas vigentes en lo que se opongan a lo previsto en el mismo. El Decreto 35/2019, de 9 de abril, recoge dos grandes modificaciones:

1. La adaptación del reglamento autonómico a las reformas sustantivas operadas en la LTCM, en materia de publicidad y régimen sancionador por la Ley 6/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas y por la Ley 9/2015, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.
2. La adecuación del reglamento autonómico a la nueva realidad del mercado de transportes para lograr una cierta modernización en el sector del taxi, actualizando los requisitos para la obtención de las licencias municipales de taxi y del ejercicio de la profesión de conductor, así como la introducción de nuevas fórmulas para la contratación del servicio del taxi, entre las que están la contratación por plaza con pago individual o taxi compartido y un nuevo modelo de fijación del precio basado en las tarifas, el precio cerrado, cuya regulación remite a la ordenanza municipal.

En segundo lugar, para incorporar a la ORT nuevas necesidades regulatorias como las siguientes:

1. La adecuación y flexibilización de los requisitos para la obtención de las licencias de autotaxi y permisos de conductor.
2. La ordenación de las licencias de autotaxi flexibilizando la duración diaria de prestación del servicio de taxi, eliminando la duración mínima de prestación del servicio, e introduciendo la posibilidad de modificar el régimen de descanso en el caso que se produzcan circunstancias excepcionales que afecten a la demanda.
3. La accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad, permitiendo la adscripción de vehículos eurotaxi con los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi, y, estableciendo la obligatoriedad del bucle magnético para favorecer la autonomía personal y social de las personas con discapacidad auditiva.
4. Incorporación de mejoras tecnológicas en las condiciones de prestación del servicio de taxi admitiendo el tique electrónico como documento justificativo de un viaje en taxi.
5. La protección del medio ambiente urbano, estableciendo que los vehículos autotaxi y taxi adaptado deberán tener clasificación medioambiental Cero emisiones o ECO e incentivando la adscripción al servicio del taxi de vehículos eléctricos puros mediante un régimen de descanso similar al de los Eurotaxi.
6. La prevención de situaciones reincidentes infractoras mediante la habilitación de la Licencia por puntos, para perseguir la reincidencia o habitualidad en las infracciones graves, como garantía de los derechos de los consumidores.

Como precisa la MAIN, la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, modifica una amplia variedad de aspectos, que se precisan en los siguientes:

De las licencias de autotaxi

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

- En cuanto a los requisitos para ser titular de licencia de taxi, se reordenan e incorporan los siguientes: se permite la titularidad a personas jurídicas y es obligatorio disponer de dirección, firma electrónica y equipo informático, y, se eliminan otros como el domicilio de las personas en la Comunidad de Madrid (artículo 4 ORT).
- Transmisión de licencias de autotaxi. Se reordena fijando de forma diferenciada los requisitos que debe acreditar el transmitente (artículo 7) y los que corresponden al adquirente (artículos 4 y 7).
- Consulta pública al Registro municipal de licencias de taxi en los términos de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno y demás leyes que resulten de aplicación (artículo 10 ORT). Los datos que figuran en el Registro se gestionan a instancia de la

Administración municipal que no sólo se utiliza como herramienta de control interno sino también produce efectos de autorización.

De los Vehículos autotaxi

En relación con los vehículos se prevé lo siguiente:

- Clasificación medioambiental. Se exige que todos los vehículos autotaxi tengan clasificación medioambiental Eco o cero emisiones, que deberán renovarse por los titulares de las licencias de autotaxi con ocasión de la sustitución de los vehículos (Artículo 16 y disposición transitoria sexta ORT).
- Número de plazas. Se amplía de 5 a 9 el número total de plazas autorizadas, incluido el conductor, de acuerdo con las características constructivas de los turismos destinados al transporte de personas hasta 9 plazas, ampliando así su capacidad de transporte (artículo 17 ORT)
- Procedimiento de adscripción de vehículos. En relación con la antigüedad del vehículo nuevo se adapta la ORT a lo previsto en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, que se remite a la normativa estatal y se suprime el requisito de la verificación tras la instalación del sistema tarifario en el vehículo que corresponde a los órganos competentes de Industria de la Comunidad de Madrid, favoreciendo el inicio de la prestación del servicio (artículo 20 ORT).
- Vehículos eurotaxi. Se elimina la exención de cumplimiento de requisitos medioambientales y se traslada la definición de vehículo eurotaxi al título preliminar (artículo 21 ORT).
- Instalación del bucle magnético en los vehículos para favorecer la comunicación con personas de discapacidad auditiva (Artículo 22.1 ORT).
- Obligación de los titulares de licencias de autotaxi de facilitar datos de los totalizadores de los taxímetros de los vehículos y cualesquiera otros datos relacionados con la explotación necesarios para la ordenación del servicio (artículo 22.3 ORT párrafo tercero).
- Elementos mínimos obligatorios. Además del tique de la impresora, se incorpora el tique en formato electrónico como documentos justificativos de un servicio de taxi. Asimismo, se indica el detalle de los datos que se deben reflejar en el tique en los casos de precio cerrado y precio por plaza (artículo 22 bis ORT).
- Publicidad vehículos eurotaxi. Al eliminarse el régimen especial de eurotaxi se suprime la referencia al mismo (Artículo 26.4 b) ORT).

De los conductores

En relación con los conductores se modifican las siguientes cuestiones:



- Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi (artículo 28 ORT). La ordenanza elimina aquellos requisitos que han devenidos innecesarios, por ejemplo, la prueba psicotécnica en el examen, y, añade nuevas condiciones para mejorar la calidad del servicio de taxi, como el conocimiento de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y los criterios de aplicación de los Protocolos de Calidad del Aire.

Además, se contempla como novedad la publicación en la web municipal de una muestra representativa de preguntas.

- Revisión de permisos municipales. Se elimina la revisión como trámite dejando el artículo 29 ORT sin contenido. Afecta igualmente a los artículos 30 y 32 ORT.
- Extinción de permisos municipales. Al suprimir el trámite de la revisión de permisos previsto en el artículo 29 ORT, se suprime de los apartados 5 y 11 del artículo 29 bis la remisión al artículo 29.2 al 28, relativo a los requisitos de obtención.
- Tarjeta de identificación de conductor. Se simplifican los datos que figuran en las tarjetas (artículo 31 ORT).

Condiciones de prestación del servicio

En relación con la gestión del servicio:

- Ordenación del servicio en situaciones de disminución de demanda. Se incluye un nuevo apartado 5 en el artículo 37.
- Duración del servicio. Se elimina la regulación horaria mínima de 7 horas para favorecer la flexibilidad horaria de prestación del servicio, mejorando la autonomía del titular de la licencia para la organización del servicio (artículo 38 ORT).
- Eurotaxi. Con el fin de incrementar la flota de eurotaxi para facilitar la autonomía personal y social y favorecer los desplazamientos de las personas que necesitan una silla de ruedas, en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% de la flota efectiva de taxis sea eurotaxi, con esta modificación se concede libertad a los titulares de licencia para adscribir un Eurotaxi, sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención régimen descanso y publicidad en el portón trasero), pues tales beneficios de mejora de explotación habían demostrado ser un sistema eficaz para garantizar el transporte público de personas con movilidad reducida.

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



- Vehículos eléctricos puros. Se introduce un nuevo artículo 38 quater en la ORT, tras el trámite de información pública de acuerdo con las alegaciones presentadas por MyTaxi Iberia SL y la Asociación Madrileña del Taxi, que exime a los vehículos eléctricos puros del régimen general de descanso del artículo 37 ORT en los mismos términos que los Eurotaxis.
- Contratación del servicio directa o previa. Se especifica las condiciones de prestación del servicio en la contratación previa a precio cerrado y la contratación por plaza con pago individual, como modalidades de contratación del servicio de taxi previsto en el Decreto 35/2019, de 9 de abril (artículo 39 y nuevos artículos 39 bis y 39 ter ORT).
- Emisoras de radio. Se suprime la obligación de las entidades que gestionen emisoras de radio o contratación mediante sistemas telemáticos de facilitar datos de explotación del servicio a efectos estadísticos, de acuerdo con la nulidad declarada de este apartado por la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 17 de julio de 2017 (artículo 47 ORT).
- Régimen tarifario. Se incluye la regulación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, que permite el precio cerrado como modalidad de fijación del precio de un viaje en taxi para servicios previamente contratados, fijando mediante instrucción los parámetros de cálculo (artículo 48 ORT).
- Habilitación para definir nuevas tarifas fijas. Se añade posibilidad de establecer tarifas fijas con origen o destino en áreas de cero emisiones.
- Hojas de Reclamaciones. Se recoge la previsión del Decreto 35/2019, de 9 de abril, que sustituye la obligación de los vehículos autotaxi de tener a disposición de los viajeros el Libro de Reclamaciones por las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa de consumo (artículo 50 ORT).
- Documentación a bordo. Supone una adaptación al Decreto autonómico, eliminando aquellos documentos no precisos (artículo 51 ORT).
- Derechos de los usuarios. Se mantienen los derechos actuales, pero añadiendo precisiones motivadas por la incorporación del precio cerrado o la contratación por plaza: el derecho a tique electrónico del servicio; la fijación de supuestos en los que el usuario no puede elegir el itinerario; se matiza la expresión "perros guía" por la de "perros de asistencia para personas con discapacidad" y la referencia a las hojas de reclamaciones (artículo 52 ORT).
- Obligaciones de los conductores (artículo 54 ORT):
 - La definición de un código de vestimenta
 - La temperatura de los vehículos autotaxi se iguala a la temperatura prevista en el Real Decreto 1826/2009, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones térmicas en los edificios, aprobado por Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, entre 21º y 26º.

- La eliminación del Libro de Reclamaciones que se sustituyen por las hojas de reclamaciones.
- Ejecución de la sanción de suspensión: La referencia al artículo 64 a) ORT se elimina al estar este artículo suprimido (artículo 68 ORT).

La licencia de autotaxi por puntos

En los artículos 70 y 71 y en el Anexo VIII ORT se configura la licencia por puntos como un sistema de graduación de la sanción de suspensión ligada al titular de la licencia de autotaxi como responsable de las infracciones a la normativa de transportes. En fase de enmiendas, se incorporaron modificaciones al texto, que incluyen un sistema ligado al permiso municipal de conductor que al no ser responsable de las infracciones en materia de transporte impide su aplicación y la imposibilidad de valorar su impacto.

3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN.

La metodología de evaluación utilizada consiste en la formulación de indicadores tal y como se indica en la MAIN que acompaña al proyecto definitivo aprobado por la Junta de Gobierno, de conformidad con lo previsto en el apartado 2.7.2. de la Guía Metodológica sobre la Evaluación Normativa, aprobada por Acuerdo de 9 de diciembre de 2021 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

Durante el proceso de evaluación no se ha considerado necesario recurrir a otras técnicas de evaluación que pudieran complementar las que ya se determinaron en la MAIN. Tampoco se realiza la evaluación de otros impactos no reflejados inicialmente en la MAIN, al no haberse detectado ninguno durante la ejecución de la norma.

Para la evaluación de los objetivos e impactos previstos se han utilizado las siguientes fuentes de datos:

- a) Registro Municipal de Licencias de Autotaxi, a través de la aplicación informática del Taxi (ACOT) empleada para la gestión de las licencias de autotaxi y permiso municipal de conductor de autotaxi.
- b) Moodle Exámenes, que es la aplicación que utilizan quienes realizan el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.
- c) Módulo de subvenciones del sistema de información de ayudas de la aplicación económico-financiera del Ayuntamiento de Madrid, (SAP_ECOFIN) en relación con las ayudas económicas destinadas a los titulares beneficiarios de las diferentes subvenciones.

En la evaluación de los objetivos e impactos se toma como base el año 2020, anterior a la aprobación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, con el fin de considerar el punto real de partida y mostrar el verdadero impacto de las medidas adoptadas para alcanzar las metas previstas en la MAIN incluyendo su grado de cumplimiento.

En la MAIN de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, estaba prevista la realización de dos evaluaciones con periodicidad anual, los años 2022 y 2023. La primera evaluación periódica se finalizó el 26 de enero de 2023. Dado la fecha del periodo evaluable de 2023 era demasiado breve para extraer conclusiones, se consideró más oportuno no realizar esta evaluación periódica y considerar dicho periodo directamente en el presente informe de evaluación.

En cuanto a la evaluación de la sostenibilidad de la ordenanza, se ha efectuado con información obtenida de las habituales fuentes secundarias: boletines oficiales, portales web institucionales, huella normativa y bases de datos propias. Las bases de datos propias proceden específicamente del Registro Municipal de Licencias de Autotaxi y de la aplicación de exámenes para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi. Igualmente, las herramientas de evaluación utilizadas para evaluar cada uno de estos aspectos reflejados en la MAIN han sido apropiadas para la obtención de los resultados requeridos por la evaluación.

4. EVALUACIÓN DE OBJETIVOS.

La MAIN recoge los siguientes objetivos cuyo análisis se realiza a continuación:

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

4.1. Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi.

El cumplimiento de este objetivo se ha fijado considerando el siguiente indicador:

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Examen permiso conductor autotaxi
Descripción	Examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.
Objetivo/impacto asociado a indicador	Favorecer el acceso a la obtención de licencias de autotaxi.
Unidad de medida	Número de exámenes.
Fórmula de cálculo	Suma de números de examen.
Periodicidad	Semestral.
Meta	80 anuales.
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi.

Como cuestión previa se destaca que para ejercer la profesión de conductor de autotaxi se precisa la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi (en adelante, PMC) para cuya expedición es necesario, entre otros requisitos, la superación de un examen que convoca el Ayuntamiento de Madrid.

El examen para la obtención del PMC presenta las siguientes características:

- a) La prueba consta de 63 preguntas tipo test con cuatro opciones y solo una verdadera y una duración de 60 minutos.
- b) El contenido del examen viene establecido en la normativa autonómica y municipal que se estructura en los siguientes cuatro módulos:
 1. Conocimiento de la lengua castellana que incluye definiciones, refranes, conjugaciones, sinónimos, antónimos y similitudes.
 2. Conocimiento del medio físico que se compone de tres submódulos: planos, itinerarios y centros de interés.
 3. Marco jurídico con las materias recogidas en la ORT; en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo; en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS) y en la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad. Asimismo, se incluyen las tarifas aplicables al servicio del taxi.
- c) La declaración de apto en el examen requiere la aprobación de todos los módulos, de tal forma que la no superación de un módulo conlleva el suspenso de toda la prueba.
- d) Cada examen se genera automáticamente por la aplicación informática Moodle Exámenes, que es la aplicación específica utilizada por los aspirantes para la realización de la prueba.
- e) Los aspirantes realizan la prueba en ordenador con pantalla táctil, con un sistema de corrección y evaluación automatizado, sin intervención manual.
- f) La calificación final de apto/no apto y el resultado obtenido en cada módulo del examen, según la corrección dada por Moodle Exámenes, puede ser directamente consultada por cada aspirante en la página web del Ayuntamiento de Madrid.
- g) Se celebra una media de 6 exámenes a la semana, con unos 40 alumnos por examen, según las solicitudes de examen recibidas.

Para alcanzar el objetivo planteado de favorecer el acceso a la obtención de licencias se define en la MAIN como unidad de medida el número de exámenes con una meta de 80 exámenes anuales, cuya evolución desde el año 2020 puede apreciarse en la siguiente tabla:



Indicador	2020	2021	2022	2023
Número de exámenes	57	117	181	139
Grado de cumplimiento	71,25%	146,25%	226,25	173,75%

En el año 2020, debido al impacto de la pandemia por el virus Covid-19, el número de exámenes disminuyó notablemente ya que se redujo el número de solicitudes presentadas para su realización y el número de examinandos admitidos en el aula de exámenes con el fin de evitar el riesgo de contagio entre ellos durante la realización de la prueba. De este modo la capacidad habitual del aula de 40 alumnos por examen pasó a 21 desde el 10 de agosto de 2020 al 26 de noviembre de 2021.

Debido a la reducción de la capacidad del aula y al aumento progresivo de la demanda de exámenes, en el año 2021 se incrementó notablemente el número de convocatorias de examen, en el que se pasó de 57 en el año 2020 a más de la mitad en el año 2021 y se incrementó la capacidad del aula a 28 aspirantes.

En el año 2022, la celebración de 181 convocatorias significó un incremento del 226% de convocatorias motivado por la reactivación de los solicitantes de examen, período en el que la capacidad del aula pasa a 40 alumnos en septiembre de 2022.

En el año 2023 también se ha superado el objetivo inicial previsto, si bien inferior al 2022 debido al aumento de la capacidad del aula. En consecuencia, se ha cumplido el objetivo marcado a fecha 31 de diciembre de 2023.

En la siguiente tabla puede observarse los cambios producidos en la capacidad del aula de exámenes desde el año 2020:

AFORO EN CADA CONVOCATORIA EXAMEN		
<i>Aforo inicial</i>	DESDE ARRANQUE EXAMEN	40
<i>Cambio aforo</i>	10/08/2020	40 pasa a 21 ▼
<i>Cambio aforo</i>	26/11/2021	21 pasa a 28 ▲
<i>Cambio aforo</i>	07/09/2022	28 pasa a 40 ▲

En aplicación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se han adoptado diferentes medidas en relación con la estructura y contenidos del examen, sistemas de gestión e información y recursos tecnológicos, que se relacionan a continuación.

4.1.1. Estructura y contenidos del examen.

Desde el año 2021 se han adoptado los siguientes cambios en la realización del examen:

- a) En el mes de noviembre de 2021 se realizan los siguientes:
 1. En el módulo del marco jurídico y en el módulo de tarifas se eliminan las penalizaciones por preguntas falladas.

2. En el submódulo de itinerarios (pertenciente al módulo de conocimiento del medio) se reduce el número de aciertos mínimos necesarios, de modo que de las 6 preguntas que tiene este submódulo se exige un mínimo de 2 aciertos para aprobar que hasta entonces eran 3.
- b) En el mes de septiembre de 2022, tras la interrupción estival de la celebración del examen, se incorporan novedades importantes:
1. Incorporación de un nuevo módulo relacionado con el conocimiento básico de la lengua castellana previsto en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, que sustituye al módulo de preguntas psicotécnicas.
 2. Revisión y actualización de las preguntas de los diferentes módulos.
 3. Reestructuración del número de preguntas de cada módulo, el tiempo asignado y el número de preguntas correctas para aprobar con el fin de ajustar y mejorar la calidad del examen.
 4. Modificación del sistema de evaluación, de modo que se unifica el módulo de conocimiento del medio que se evalúa en su conjunto y no de forma individualizada por submódulos. Este cambio persigue mejorar el conocimiento de la ciudad y la posibilidad de unificar la valoración del aspirante.
- c) En enero del año 2023, en el módulo del marco jurídico se incorporan los contenidos relacionados con la Ordenanza de Movilidad Sostenible, con la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad y de la normativa de accesibilidad en materia de transporte en los términos recogidos en la ORT.
- d) En septiembre del año 2023, se incorporan los siguientes cambios:
1. En el módulo de lengua castellana se amplía el banco de preguntas disponibles y el número de aciertos mínimos para aprobar pasa de 14 a 18, de un total de 24 preguntas.
- e) A partir de enero de 2024 se hacen efectivos nuevos cambios:
2. En el módulo de Lengua el tiempo disponible pasa de 8 a 13 minutos, aumentando su tiempo de realización.
 3. En el módulo de conocimiento el tiempo pasa de 26 a 21 minutos, reduciendo su tiempo de realización.

De esta manera el examen ha quedado estructurado del siguiente modo:

ESTRUCTURA EXAMEN 2024				
MÓDULO	SUBMÓDULO	Nº preguntas en el examen	Tiempo asignado (Minutos)	Nº Preguntas correctas necesarias para superar el Módulo
LENGUA CASTELLANA	Lengua castellana	24	13	18
CONOCIMIENTO DEL MEDIO	Planos	13	21	6
	Itinerarios			
	Centros de interés			
MARCO JURÍDICO	Ordenanza Reguladora del taxi y Reglamento Autonómico	13	14	7
	Protocolos del Aire			
	Ordenanza de Movilidad Sostenible			
	Accesibilidad			
ASPECTOS TARIFARIOS	Aspectos tarifarios	13	12	7
TOTAL		63	60	38

4.1.2. Sistemas de gestión e información.

Con el fin de facilitar y simplificar el acceso al examen se han llevado a cabo diversas actuaciones de mejora de la gestión de las solicitudes de examen y de expedición del permiso de conductor y de los sistemas de información disponibles en la página web del Ayuntamiento de Madrid, que pueden resumirse en las siguientes:

- a) En noviembre del año 2021 se elabora una guía de presentación de solicitudes de cita de examen y solicitudes de expedición del PM para las Academias de formación dedicadas a la preparación de los aspirantes, con el fin de que puedan presentar las solicitudes de los alumnos que forman.

De esta forma, además de los canales habituales de presentación de solicitudes previstos por el Ayuntamiento de Madrid, el registro presencial y electrónico, se puede utilizar el canal habilitado a las academias para la presentación a examen de sus alumnos y expedición de los permisos de conductor.

- b) En 2022 se ha mejorado la posibilidad de los examinandos de consultar en la página web del Ayuntamiento la información relativa a la fecha de la convocatoria de examen más próxima y el resultado de su examen en cada módulo.

Además, se actualiza la publicación en la web municipal de una muestra representativa de las preguntas de los diferentes módulos, ya existente desde el año 2017.

- c) Durante el año 2023, se ha realizado una revisión general de los contenidos de la web de exámenes incorporando noticias de actualidad relacionadas con los cambios que se han ido incluyendo en la estructura y contenidos del examen y aportando a las personas interesadas los pasos a seguir antes de la realización del examen y después de aprobar el examen.

4.1.3. Recursos tecnológicos.

Cada examen se genera automáticamente por Moodle Exámenes, que es la aplicación informática específica utilizada por los aspirantes para la celebración de la prueba. Se han incluido mejoras en la aplicación de Moodle Exámenes que se resumen en las siguientes:

- a) Renovación de la totalidad de los equipos, con pantallas táctiles de gran tamaño, con sistema operativo Windows 11.
- b) Interfaz con elementos propios de dispositivos móviles como los gestos táctiles de aumento de la pantalla, para facilitar el manejo de elementos visuales como los mapas.
- c) Renovación de la infraestructura de comunicaciones que soporta el examen para dotarlo de mayor rapidez de ejecución.
- d) Inclusión de elementos de seguridad que facilitan un mejor control de la actividad de los asistentes y la resolución de problemas, como registros de acciones de los alumnos, errores, incidencias.
- e) Incorporación de un interfaz amigable y sencillo.
- f) Mejoras para que los alumnos gestionen bien sus tiempos y facilitarles que puedan tener la información disponible en todo momento, avisos de último minuto, etc.
- g) Disposición de una gran batería de preguntas de examen para evitar su repetición.
- h) Mejora de los sistemas aleatorios de generación de los exámenes para que las apariciones de las preguntas sean ponderadas por la frecuencia de aparición.
- i) Inclusión de elementos de monitorización que permiten valorar la eficacia del examen, de sus contenidos como estrategia de control de la calidad.

4.1.4. Conclusiones

La flexibilización de los requisitos de obtención del PMC que contempla la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, ha favorecido la implementación de nuevos contenidos del examen ajustando su estructura y sistema de evaluación, la publicación de una muestra representativa de las preguntas del examen en la web municipal favoreciendo el conocimiento previo del examen y la puesta en servicio de nuevos modelos de gestión de presentación de solicitudes de examen y expedición de permisos de conductor con diferentes academias, medidas que han

contribuido a alcanzar y cumplir sobradamente el objetivo previsto. Así, frente al objetivo de realizar 80 exámenes anuales, en 2021 se realizaron 117, en 2022 181 y en 2023 139.

4.2. Aumentar la flota de eurotaxi (taxis adaptados).

El cumplimiento de este objetivo se ha fijado considerando el siguiente indicador:

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Flota de Eurotaxi
Descripción	Conocer el número de vehículos eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida.
Objetivo/impacto asociado a indicador	Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida.
Unidad de medida	Número de vehículos eurotaxi.
Fórmula de cálculo	Suma de números de vehículos eurotaxi.
Periodicidad	Semestral.
Meta	1000 eurotaxi (31/12/2023).
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi.

El eurotaxi es un vehículo autotaxi que cumple las condiciones para ser calificado como accesible o adaptado en los términos previstos en la normativa reguladora de accesibilidad, es decir, que está especialmente acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.

El artículo 8.1 del Real Decreto 1544/2007, de 23 noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que:

“En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible”.

Para dar cumplimiento al mandato legal y alcanzar el objetivo planteado de aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida, se define en la MAIN como unidad de medida el número de vehículos eurotaxi con una meta de 1.000 eurotaxi a 31 de diciembre de 2023, cuya evolución desde el año 2020 puede apreciarse en la siguiente tabla:

Indicador	2020	2021	2022	2023
Número de vehículos Eurotaxi	525	505	485	406
Grado de Cumplimiento	52'5%	50'5%	48'5%	40'6%

Con la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se incluyen los siguientes cambios normativos:

- a) La definición de vehículo eurotaxi que estaba recogida en el artículo 21 ORT se traslada al título preliminar, al incluirse en un único título todas las definiciones que la norma contempla.
- b) Se elimina la exención de cumplimiento de requisitos medioambientales de modo que todos los vehículos que se sustituyen a partir de su entrada en vigor han de tener clasificación medioambiental ECO o Cero emisiones, avanzando en el cumplimiento de los objetivos de calidad medioambiental contemplados en el Plan A de Calidad del Aire y en la Estrategia 360 (artículo 16 y disposición transitoria sexta ORT).
- c) Se mantienen los beneficios de que las licencias de autotaxi que tengan un vehículo eurotaxi que pueden exhibir publicidad en el portón trasero y están exentos del régimen general de descanso, de modo que pueden prestar servicio todos los días de la semana, suprimiendo el sistema de convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado.

Por tanto, las licencias que no tienen adscrito un eurotaxi están sometidas a un sistema de libranzas de modo que descansan dos días a la semana, un día, de lunes a viernes en función del número ordinal de terminación de la licencia de autotaxi, y, otro día, en sábado o domingo, en función del número par o impar de la licencia; en cambio, las licencias que tienen adscrito un vehículo eurotaxi pueden prestar servicio todos los días, como un incentivo de mejora para aumentar el número de unidades.

Estas medidas no han conseguido el resultado deseado dado que se ha alcanzado el 40,6% del total de unidades de vehículos adaptados previstas en la MAIN. En todo caso, por el Ayuntamiento de Madrid se han venido adoptando medidas paralelas encaminadas al incremento de taxis adaptados en diferentes ámbitos: subvenciones, gestión y ordenación e interlocución con los agentes del sector, que se detallan a continuación.

4.2.1.Subvenciones.

En materia de subvenciones, desde el año 2016 se ha venido incluyendo en las convocatorias anuales de subvenciones destinadas a la adquisición del vehículos



autotaxi con bajas emisiones cuantías específicas que se han ido incrementando tal y como puede observarse en el cuadro adjunto.

Subvenciones	Importe subvención	Descripción
2017	3.000	Taxi adaptado ECO
2018	3.000	Taxi adaptado ECO
2019	3.000	Taxi adaptado ECO
2020	6.000	Taxi adaptado Cero y ECO
2021	6.000	Taxi adaptado Cero y ECO
2022	10.000	Taxi adaptado Cero y ECO
2023	20.000	Taxi adaptado Cero y ECO nuevo
	10.000	Taxi adaptado Cero y ECO 2ª mano
2024	20.000	Taxi adaptado Cero y ECO nuevo
	10.000	Taxi adaptado Cero y ECO 2ª mano

Como puede apreciarse, la cuantía a percibir por los beneficiarios se ha ido incrementando progresivamente en los últimos años, llegando a alcanzar en la convocatoria del año 2022, los 10.000 euros por taxi adaptado nuevo. Además, para los años 2023 y 2024, se aprueban convocatorias de subvención que incluyen la adquisición y adaptación de taxi adaptados, con un importe de 20.000 euros por vehículo nuevo y 10.000 por vehículo usado.

4.2.2. Gestión y ordenación.

Del conjunto de actuaciones encaminadas a incrementar el número de taxis adaptados se mencionan las relacionadas con el ámbito de la gestión y ordenación, de las que interesa destacar las siguientes:

- a) La autorización de nuevos modelos de vehículos autotaxi destinados a la prestación del servicio de taxi adaptado.
- b) La realización de inspecciones anuales de la flota de vehículos adaptados a efectos de garantizar la calidad técnica de los vehículos.

En línea con el resto de las actuaciones, se ha propuesto a la Comunidad de Madrid que los vehículos adscritos a las licencias que se incorporen al Área de Prestación Conjunta, cuando deban ser sustituidos, dicha sustitución únicamente pueda realizarse adscribiendo un vehículo adaptado.



4.2.3. Interlocución con los agentes del sector del taxi.

A este respecto destacan las reuniones de colaboración con radioemisoras y asociaciones representativas del sector para el análisis de datos y la búsqueda de soluciones; coordinación con los fabricantes del sector con el fin de poner en el mercado vehículos susceptibles de ser transformados en vehículo adaptado a un bajo coste y con etiqueta ambiental ECO y Cero Emisiones.

El consenso con grupos de interés muy diversos (fabricantes de vehículos, otras administraciones, asociaciones del sector, consumidores) ha ido permitiendo el diseño e implementación de las medidas referidas.

4.2.4. Conclusiones.

Las medidas incorporadas en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio y las actuaciones adoptadas anteriormente descritas no han conseguido alcanzar el objetivo previsto, observándose una tendencia decreciente en el porcentaje de taxis adaptados. Con el fin de adoptar medidas que consigan aumentar la flota de eurotaxi, está previsto incorporar nuevas actuaciones en la próxima modificación de la ORT, cuyo trámite de consulta pública previa ha finalizado el pasado 14 de mayo de 2024.

4.3. Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte.

El cumplimiento de este objetivo se ha fijado considerando el siguiente indicador:

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Reducción de emisiones en la flota de autotaxi.
Descripción	Incrementar el porcentaje de vehículos medioambientalmente eficientes, con etiqueta ECO o Cero.
Objetivo/impacto asociado a indicador	Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte.
Unidad de medida	Porcentaje de vehículos con etiqueta ECO o Cero.
Fórmula de cálculo	Cálculo del porcentaje de vehículos ECO o Cero de la flota.
Periodicidad	Anual.
Meta	85% de la flota a 31/12/2023.
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi.

Se incluyen los vehículos ECO y Cero emisiones según la clasificación medioambiental de vehículos de la Dirección General de Tráfico, que actualmente se regulan en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que ofrece un marco regulador a nivel estatal que permite la homogeneización de criterios en las diferentes



administraciones facilitando su aplicación general y el conocimiento por los usuarios de los niveles de producción de emisiones de los vehículos.

Cero emisiones:



Turismos clasificados en el Registro de Vehículos como:

- Vehículos eléctricos de batería (BEV).
- Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV).
- Vehículo de hidrógeno (HICEV).
- Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros.
- Vehículos de pila de combustible.

ECO:



Turismos clasificados en el Registro de Vehículos como:

- Vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km.
- Vehículos híbridos no enchufables (HEV).
- Vehículos propulsados por gas natural.
- Vehículos propulsados por gas natural (GNC).
- Gas licuado del petróleo (GLP).

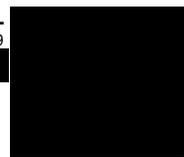
En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

Para alcanzar el objetivo planteado de mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte, se define en la MAIN como unidad de medida el porcentaje de vehículos con etiqueta ECO o Cero con una meta del 85% de la flota a 31 de diciembre de 2023, cuya evolución desde el año 2020 puede apreciarse en la siguiente tabla:

Indicador	2020	2021	2022	2023
Vehículos sobre el total de licencias con etiqueta ECO o Cero	70'94%	74'94%	78'49%	85'84%
Grado de Cumplimiento	83'46%	87'99%	92'34%	100'98%

Con la aprobación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se incorporan medidas que contribuyen de forma decisiva a la consecución de la meta prevista que pueden resumirse en las siguientes:

- a) Los vehículos autotaxi deben estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, estableciendo un régimen transitorio de renovación de la flota (artículo 16.2 en relación con la disposición transitoria sexta ORT). De este modo los vehículos que se han ido sustituyendo deben tener necesariamente la etiqueta ECO o Cero, incluidos los taxis adaptados, que se regulan como novedad con la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.



La obligatoriedad de que los vehículos autotaxi deban estar clasificados según el distintivo mencionado desde el año 2021 ha provocado la siguiente evolución de los tipos de combustión de los vehículos autotaxi, tal y como refleja la siguiente tabla:

Indicador	2020	2021	2022	2023
Número de Vehículos con etiqueta ECO o Cero	10.643	11.346	12.383	13.365

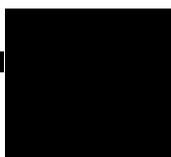
Tal y como puede apreciarse en la tabla, la subida es más patente a partir del año 2021, por lo que, podemos considerar que la medida incluida en la Ordenanza está siendo eficaz de cara al cumplimiento de este indicador.

- b) La tendencia positiva de este indicador está también asociada a la posibilidad, contemplada en la Ordenanza, de que los vehículos cien por cien eléctricos puedan trabajar todos los días de la semana sin verse afectados por las limitaciones que establece el régimen ordinario de descansos (artículo 38 quáter ORT).
- c) Durante estos años se han venido concediendo subvenciones para la adquisición de vehículos autotaxi de bajas emisiones ECO y Cero, alcanzándose la cantidad de 10.679.000 euros en el período desde el año 2020 hasta el 2023, tal y como se aprecia en la siguiente tabla:

Años	Importes (euros)
2020	4.004.000
2021	2.375.000
2022 AUTOTAXI	2.920.000
2022 EUROTAXI	80.000
2023 AUTOTAXI CERO	1.100.000
2023 EUROTAXI	200.000
TOTAL	10.679.000

4.3.1 Conclusiones

La meta prevista del 85% se ha alcanzado gracias a los cambios incorporados en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, cuya consecución se ha visto favorecida por la concesión de subvenciones destinadas a la adquisición de vehículos autotaxi y eurotaxi, Eco y Cero emisiones.



5. EVALUACIÓN DE IMPACTOS.

La MAIN recoge los siguientes impactos:

- a) Reducir las infracciones más graves.
- b) Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el Registro de permisos municipales.
- c) Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi.

Dado que no se han detectado otros impactos no deseados como consecuencia de la regulación realizada por la ordenanza 8/2021, de 1 de junio, a continuación se analizan los impactos previstos en la MAIN.

5.1. Reducir las infracciones más graves.

El cumplimiento de este impacto se ha fijado considerando el siguiente indicador:

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

Para alcanzar el impacto planteado de reducir las infracciones más graves, que son las que aparejan pérdida de puntos de la licencia por puntos que se crea en virtud de esta ordenanza, se define en la MAIN como unidad de medida el porcentaje de reducción de expedientes sancionadores por infracciones que comportan pérdida de puntos con una meta del 15% a 31 de diciembre de 2023.

El seguimiento de este indicador pretende evaluar la reducción del número de infracciones basado en la aplicación de la licencia por puntos.



El Acuerdo de 6 de mayo de 2021 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueba el proyecto definitivo de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, recoge dos nuevos artículos 70 y 71 y un nuevo Anexo VIII que regulan la licencia por puntos, sometidos al período de información pública e informes preceptivos de acuerdo con el procedimiento legamente establecido.

Sin embargo, el Acuerdo de 1 de junio de 2021 del Pleno, por el que se aprueba la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, por la que se modifica la ORT incorpora, en la fase de enmiendas, modificaciones al Acuerdo de 6 de mayo de 2021 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

La diferencia sustancial entre ambos textos reside en la incorporación en la fase de enmiendas de un sistema de puntos ligado al conductor de autotaxi y no a la licencia de autotaxi. Las enmiendas fueron presentadas por los grupos PSOE, VOX y Más Madrid, basándose en una redacción del texto propuesto que incluye un permiso de conductor por puntos

Tras la enmienda aprobada, la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, establece en el artículo 70 que a efectos de la graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora se asignará a cada conductor de autotaxi un saldo inicial de 8 puntos. El número de puntos inicialmente asignado al conductor de autotaxi, se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de infracciones muy graves o graves a la normativa autonómica reguladora de transporte público urbano en automóviles de turismo que lleven aparejada la pérdida de los puntos.

No obstante, la responsabilidad por la comisión de infracciones en materia de transportes corresponde al titular de la licencia de autotaxi conforme indica la legislación de transportes, nunca al conductor.

Por una parte, el artículo 138.2 la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, atribuye:

“La responsabilidad administrativa a las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones”.

El apartado 1.a) al que remite dicho apartado establece, en el mismo sentido, 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 de la autorización”.

Igualmente, el artículo 57.2 RTCM, establece que:

“La responsabilidad administrativa por la comisión de las infracciones cometidas con ocasión de los transportes amparados en la preceptiva licencia se exigirán al titular de la licencia, sin perjuicio de que éstas puedan deducir las acciones que resulten legalmente procedentes contra los

conductores u otras personas a las que sean materialmente imputables las infracciones”.

El cambio producido en la tramitación en el Pleno de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, determina la imposibilidad legal de aplicar un sistema por puntos ligado al permiso de conductor y, en consecuencia, la imposibilidad material de valorar este indicador en los términos inicialmente previstos.

5.2 Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales.

El cumplimiento de este impacto se ha fijado considerando el siguiente indicador:

	FICHA DE INDICADOR
Denominación	Incrementar el número de conductores de autotaxi.
Descripción	Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el Registro de permisos municipales.
Objetivo/impacto asociado a indicador	Incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el Registro de permisos municipales.
Unidad de medida	Números de exámenes.
Fórmula de cálculo	Número de conductores inscritos.
Periodicidad	Anual.
Meta	20.000 (31/12/2023).
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de Autotaxi.

Para ejercer la profesión de conductor se exige ser titular del permiso municipal de conductor de autotaxi y obtener la Tarjeta de identificación de conductor (en adelante, TIC).

La TIC es un documento que se concede por el Ayuntamiento una vez acreditado y comprobado el cumplimiento de una serie de requisitos: para titulares de licencia que conducen un taxi se exige el alta en el régimen especial de autónomos, y, para contratados asalariados, contrato de trabajo y alta en la Seguridad Social. La TIC debe portarse durante la prestación del servicio en lugar visible en el vehículo y en el mismo consta una serie de datos: nombre y apellidos, número y fecha de validez del permiso municipal, matrícula/s y número de licencia/s y la modalidad de contratación (a tiempo completo o parcial).

Para alcanzar el impacto planteado de incrementar el número de conductores de autotaxi inscritos en el registro de permisos municipales, se define en la MAIN como unidad de medida el número de exámenes siendo la fórmula de cálculo el número de conductores inscritos con una meta de 20.000 conductores inscritos a 31 de diciembre de 2023, cuya evolución desde el año 2020 puede apreciarse en la siguiente tabla



Indicador	2020	2021	2022	2023
Número de conductores inscritos	15.486	16.266	16.827	17.315
Grado de Cumplimiento	77,43%	81,33%	84,13%	86,57%

La situación de pandemia en el año 2020 se tradujo, inevitablemente, en la reducción de solicitudes de examen del permiso municipal de conductor de autotaxi y, por consiguiente, en una reducción de las solicitudes de tarjetas de identificación de conductor, como se observa en el descenso de solicitudes de tarjetas. Desde el año 2021 aumenta el número de solicitudes de concesión de TIC, cuyo ascenso ha sido constante a un ritmo medio de un 3% anual.

La evolución de este indicador es creciente con una tendencia positiva en la consecución de los objetivos que se debe a determinadas medidas adaptadas en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, como se reflejan a continuación:

a) Flexibilización de la duración diaria de prestación del servicio.

En relación con la duración diaria de prestación del servicio, antes de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se establecía que todas las licencias de autotaxi debían prestar servicio un mínimo de siete horas diarias y un máximo de 16 horas (artículo 38 en relación con la disposición transitoria tercera ORT).

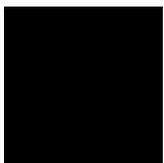
Con la modificación introducida por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se elimina la duración mínima de 7 horas y se mantiene la máxima en 16 horas. Por tanto, se introduce una ampliación y flexibilización de las horas que cada licencia puede prestar servicio lo que ha provocado un aumento de las solicitudes de alta de TIC ante la mejora de la explotación del servicio.

b) Reducción de la duración del descanso obligatorio: refuerzo de servicios.

Las licencias de autotaxi están sujetas al siguiente régimen de descanso: se descansa un día a la semana de lunes a viernes en función del número ordinal de terminación de la licencia de autotaxi, y se libra otro día, en sábado o domingo, de acuerdo con el número par o impar de la licencia. El período máximo de descanso es de 24 horas, comprendido entre las 6:00 y las 6:00 horas del día siguiente (artículo 37.1 ORT).

Dentro de este período de descanso, el órgano municipal competente puede establecer la duración del descanso obligatorio en sábados y domingos conocido, comúnmente, como el refuerzo, mediante resolución del órgano municipal competente. El refuerzo es una reducción de la duración del descanso en sábados domingos y de forma puntual para fechas, en períodos o eventos en los que se prevé una mayor demanda del servicio (artículo 37. 2 y 4 ORT).

Dado que las licencias de autotaxi pueden prestar servicio en horarios ampliados en los que, ordinariamente, les correspondería descansar, se viene a flexibilizar el régimen de descanso que establece el artículo 37.1 ORT, lo que



inevitablemente conduce a un incremento en la necesidad de prestación del servicio al acomodarlo a dichas fechas o eventos significativos como las navidades, por ejemplo, en los que hay una gran demanda del servicio, produciendo igualmente una mayor necesidad de conductores para cubrir las necesidades de servicio demandadas.

5.2.1 Conclusiones

La eliminación de la duración mínima diaria de 7 horas y el refuerzo del servicio en sábados y domingos, festivos entre semana y eventos en los que se prevé una mayor demanda del servicio, ha dado flexibilidad y permitido aumentar el número de conductores en servicio para atender las necesidades de servicio demandadas por los usuarios, por lo que las medidas adoptadas en aplicación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, son positivas para taxistas y viajeros como destinatarios finales.

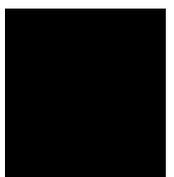
A pesar de ello, no se ha producido el impacto inicialmente previsto de llegar a 20.000 conductores inscritos en el Registro Municipal de Licencias de autotaxi, si bien, el dato a finales de 2023, de 17.315 conductores inscritos, implica que el impacto se ha producido en un 86,57%.

5.3 Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi.

El cumplimiento de este impacto se ha fijado considerando el siguiente indicador:

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Número de vehículos eléctricos puros.
Descripción	Número de vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi.
Objetivo/impacto asociado a indicador	Incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi.
Unidad de medida	Número de vehículos.
Fórmula de cálculo	Número de vehículos.
Periodicidad	Anual.
Meta	500 (31/12/2023).
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi.

La característica fundamental de un vehículo eléctrico puro es que no emite contaminantes a la atmósfera mientras está en funcionamiento, con lo que considerando el número de kilómetros que recorren, las medidas adoptadas producen un impacto positivo en términos de calidad del aire.



Si bien ya existen diferentes tipos de motores que cumplen esta condición (no emitir contaminantes a la atmósfera), como motores de HICEV (de combustión de hidrógeno), motores FCEV (motores eléctricos que funcionan con pilas de hidrógeno y no son enchufables) o motores REEV (vehículo eléctrico de batería extendida) que se mueve con un motor eléctrico que obtiene la energía de una batería alimentada por un motor de combustión o cargándola en la red eléctrica, prácticamente los únicos comercializados hasta la fecha son los conocidos como "BEV" (Battery Electric Vehicle). En este último caso, se trata de vehículos eléctricos puros de batería enchufable.

Para alcanzar el impacto planteado de incrementar los vehículos eléctricos puros adscritos a licencias de autotaxi se define en la MAIN como unidad de medida, el número de vehículo con una meta de 500 vehículos a 31 de diciembre de 2023, cuya evolución desde el año 2020 puede apreciarse en la siguiente tabla:

Indicador	2020	2021	2022	2023
Número de vehículos Eléctricos Puros	31	148	302	484
Grado de Cumplimiento	6'20%	29'60%	60'40%	96'80%

A fecha 31 de diciembre de 2023 se está muy cerca de lograr el objetivo marcado y la tendencia es muy positiva. Esta evolución se ha visto afectada por los cambios incorporados en la ORT, que se precisan en los siguientes apartados:

- a) Todos los vehículos autotaxi y eurotaxi deben tener clasificación medioambiental Cero emisiones o ECO, en función de un régimen transitorio de renovación de la flota de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 en relación con la disposición transitoria sexta de la ORT, contribuyendo a alcanzar los objetivos de la Estrategia Cambia 360 y la meta de 500 vehículos eléctricos puros.
- b) Las subvenciones destinadas a la adquisición de vehículos Cero emisiones con una dotación más elevada para la adquisición de este tipo de vehículos, proporcionando un incentivo adicional que complementara las líneas de subvención para aumentar la proporción de flota eléctrica pura al objeto de mejorar la calidad del aire. En esta línea, el importe de las subvenciones por vehículo ha ido oscilando entre los 6.000 y los 5.000 euros por vehículo en cada anualidad, en atención a la disponibilidad presupuestaria.
- c) La posibilidad de que los vehículos cien por cien eléctricos puedan prestar servicio todos los días de la semana, estando exentos del régimen general de descansos. La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, introduce un nuevo artículo 38 quáter que exime a los vehículos eléctricos puros del régimen general de descanso del artículo 37 ORT, en los mismos términos que los taxis adaptados.

Estas medidas se enmarcan en la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360, contribuyendo a alcanzar los objetivos previstos de reducción de emisiones en el marco de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del



Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

El sector del taxi ha contribuido en la reducción de los niveles de dióxido de nitrógeno a mínimos históricos, pues durante los años 2022 y 2023 se han cumplido los criterios de calidad de la directiva comunitaria, lo que demuestra que las medidas implementadas de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Cambia 360 resultan eficaces para combatir la contaminación y lograr un aire más limpio y saludable.

5.3.1. Conclusiones.

La medida prevista en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio de que los vehículos eléctricos puros estén exentos del régimen de descanso de modo que puedan prestar servicio todos los días, junto con otras medidas como la concesión de las subvenciones, ha contribuido al incremento continuado de los vehículos eléctricos puros.

Prácticamente se ha producido el impacto inicialmente previsto en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, alcanzándose a finales de 2023 un total de 484 vehículos eléctricos puros, lo que implica la producción del 98,6 % del impacto previsto en la MAIN.

6. EVALUACIÓN DE OBLIGACIONES Y CARGAS ADMINISTRATIVAS.

La modificación de la ORT establece cargas administrativas que en unos casos han sido impuestas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, y en otros casos, establecidas por iniciativa municipal.

Las cargas administrativas derivadas del decreto autonómico se enuncian pero no se valoran dado que no responden a la iniciativa normativa municipal, valorándose las nuevas medidas implementadas por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

6.1. Cargas administrativas impuestas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Se distinguen las cargas administrativas ya previstas en la ORT con anterioridad al decreto autonómico y las cargas nuevas impuestas.

Las cargas ya previstas en la ORT son la antigüedad máxima de los vehículos autotaxi de 10 años y la posibilidad de pago de un servicio de taxi con tarjeta de crédito y débito

Las cargas nuevas impuestas por el decreto autonómico son:

- a) Requisitos para ser titular de licencia de taxi (artículo 4 ORT):
 1. Disponer de dirección, firma electrónica y equipo informático, a cuyo efecto deberá facilitar dirección de correo electrónico.

Este dato se facilita en el momento de la adquisición de una licencia, al presentar el trámite de la sustitución y también con ocasión de la revisión de la licencia que se indica en el mismo formulario de solicitud.

2. No tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracciones a la legislación de transportes, que se acredita con ocasión de la transmisión y adquisición de la licencia, para favorecer derechos de terceros.
- b) Hojas de Reclamaciones (artículos 50, 51 y 54 ORT). Sustituye la obligación de tener a disposición de los viajeros el libro de reclamaciones por las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa de consumo.

No se valoran al ser cargas impuestas por el decreto autonómico.

6.2. Cargas administrativas impuestas por iniciativa municipal.

La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, incorpora las siguientes cargas administrativas:

- a) En las licencias de autotaxi:
1. Facilitar datos de explotación (artículo 22.3 ORT). Los titulares de licencia de autotaxi tienen la obligación de facilitar los datos de los totalizadores de los taxímetros, lo que resulta necesario para facilitar el ejercicio de las competencias municipales en materia de ordenación del servicio.
- Por tanto, esta obligación impuesta a los titulares de licencias de autotaxi se mantiene pues resulta necesaria para la organización y regulación del servicio de las licencias de autotaxi: festivos, refuerzo en fines de semana, vacaciones y fechas concretas por celebración de eventos.
2. Requisitos para ser titular de licencia de taxi (artículo 7 ORT). El adquirente deberá justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles.

La aplicación de este requisito en la transmisión de licencias ha resultado positiva porque trata de evitar la venta de licencias con cargas o limitaciones que impidan su libre disposición afectando a derechos de terceros.

- b) En los vehículos autotaxi:

1. Instalación del bucle magnético en los vehículos autotaxi.

Esta exigencia solo es aplicable a los vehículos autotaxi que se adscriban a las licencias con posterioridad a la entrada en vigor de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, que lo incluye como un elemento mínimo obligatorio de los vehículos autotaxi y, como consecuencia, los titulares de licencia de autotaxi



lo han venido instalando con ocasión de la sustitución del vehículo. Su evolución se recoge en la siguiente tabla:

Indicador	2021	2022	2023
Número de Bucles instalados	464	1.954	2.937

De modo que, a 31 de diciembre de 2023, la flota de vehículos autotaxi dispone de un total de 5.355 dispositivos, lo que supone un 34 % de la flota.

Dado que el bucle magnético es un elemento que facilita la comunicación de los taxistas con las personas con discapacidad auditiva, en particular, las que utilizan audífono, es necesario mantenerlo como medida de acción positiva en materia de igualdad de oportunidades y garantía de acceso a los servicios de transporte.

En definitiva, el conjunto de nuevas obligaciones y cargas administrativas impuestas por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se estiman necesarias a fin de obtener la información necesaria del servicio para ordenar y regular el taxi, garantizando su adecuada cobertura y de facilitar la comunicación con las personas con discapacidad auditiva, por lo que procede su mantenimiento en la ORT.

6.3. Cargas administrativas que se suprimen.

De las cargas que se suprimen destacan las siguientes:

- a) Obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi. Los cambios se realizan en dos ámbitos (artículo 28 ORT):
 1. Simplificación del procedimiento de forma que se facilita la tramitación telemática, incluyendo fórmulas de colaboración social con las escuelas de formación para la presentación de solicitudes.
 2. Eliminación de requisitos de obtención ya suprimidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril (penales, BTP y la renovación que incluía el ejercicio habitual) y aquellos otros recogidos en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, (como, por ejemplo, la ESO y la prueba psicotécnica en el examen). En fase de enmiendas se incorpora la necesidad de acreditar la carencia de antecedentes penales por delitos de naturaleza sexual.

La simplificación y eliminación de cargas que ha realizado la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, ha provocado un incremento del número de aspirantes que se presentan al examen a partir del año 2021 y que alcanza su máximo valor en el año 2022 llegando a incrementarse en más de un 50%, que se mantiene con la misma tendencia creciente en el año 2023, tal y como se refleja en la siguiente tabla. Por tanto, las medidas adoptadas y las cargas eliminadas han sido beneficiosas porque se ha traducido en una mayor número de aspirantes que acceden a la profesión de conductor de autotaxi.

PRESENTADOS		2018	2019	2020	2021	2022	2023
	TOTAL	3.108	2.653	1.318	2.462	5.275	5.104

b) Revisión de permisos municipales.

Se elimina la revisión como trámite dejando el artículo 29 ORT sin contenido cuya aplicación resultada adecuada dado que no ha afectado a la calidad del servicio ni al ejercicio de la profesión de los conductores.

c) Tarjeta de identificación de conductor.

Se simplifican los datos que constan en las tarjetas, de modo que se deja a voluntad municipal reflejar los que resulten imprescindibles para una adecuada gestión de los recursos y necesidades reales que cumplen (artículo 31 OTR).

Esta posibilidad no se ha desarrollado aún dado que requiere que se realicen cambios en la aplicación ACOT, que actualmente está en proceso de migración por lo que no ha podido llevarse a cabo hasta que se ultime, sin que pueda verificarse por los servicios de Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid (en adelante, IAM) una fecha concreta de implementación.

d) Radioemisoras.

Se suprime la obligación impuesta a las entidades que gestionen radioemisoras o contratación mediante sistemas telemáticos de facilitar datos de explotación del servicio a efectos estadísticos, de acuerdo con la nulidad declarada de este apartado por la Sentencia 564/2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, de 17 de julio de 2017 (artículo 47 ORT). No se valora la supresión del artículo, ya que es la aplicación de una sentencia judicial de obligado cumplimiento.

e) Documentación a bordo.

Supone una adaptación al decreto eliminando aquellos documentos no precisos (artículo 51 ORT). De esta manera se reduce los documentos que han de llevarse a bordo durante la prestación del servicio que se estima beneficioso.

f) De la revisión administrativa anual.

Con anterioridad a la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, todas las licencias de autotaxi debían pasar una revisión anual (artículo 56 ORT). En aplicación de la modificación se permite mayor flexibilidad, ya que desde el año 2022 las licencias se someten a revisión cada dos años de modo que las licencias pares pasan la revisión los años pares y la impares los años impares.

Esta medida ha mejorado la gestión de las solicitudes de revisión dado que ha reducido la carga administrativa de los titulares de licencia, considerando que es adecuado mantenerla.



Del conjunto de cargas administrativas que se suprimen en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, puede concluirse que su eliminación ha contribuido a favorecer la gestión de las licencias y permisos de conductor de autotaxi, sin que se vean mermadas la calidad, seguridad y accesibilidad del servicio.

La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, no impone obligaciones específicas a los órganos administrativos municipales que deban ser objeto de especial evaluación.

7. EVALUACIÓN DE SOSTENIBILIDAD.

7.1. Incidencia de posteriores modificaciones en la normativa estatal o autonómica.

El Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica 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, tiene una incidencia directa en la ORT.

Como precisa la Exposición de Motivos del Decreto 217/2023, de 20 de diciembre:

“Mediante el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005 de 28 de julio, se realiza el desarrollo reglamentario de la citada ley en materia de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo. Dicha disposición fue modificada, a través del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, para incorporar los cambios introducidos, en la regulación del sector, por las distintas normas aprobadas e incluir una cierta modernización en el sector del taxi, así como una racionalización y flexibilización en los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte público de viajeros.

No obstante las medidas adoptadas con la citada modificación normativa, hace casi cuatro años, la rápida evolución en los hábitos de los ciudadanos en materia de movilidad hace, de nuevo, conveniente la adopción de nuevas medidas, algunas complementarias de aquellas, tendentes a flexibilizar aún más la prestación de este tipo de servicios, de forma que se adecuen a la realidad actual del mercado de transportes, satisfaciendo mejor las necesidades de desplazamiento de los usuarios pero primando, ante todo, la calidad y seguridad en su realización”.

El citado Decreto 217/2023, de 20 de diciembre, recoge tres grandes tipos de modificaciones:

- a) Respecto a los titulares de las licencias de autotaxi incorpora previsiones al elevar el número de licencias de las que pueden disponer, y, a los vehículos, admitiendo la posibilidad de que la disposición de este sea en renting, permitiendo la existencia de empresas que cuenten con vehículos no adscritos a la licencia concreta. Esta previsión no afecta directamente a los cambios implementados por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

- b) En relación con los ayuntamientos se contempla que, aun cuando deban garantizar la prestación del servicio en su ámbito territorial, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana, salvo a las que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, pero no podrán fijar un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias pueden prestar servicio. Esta nueva regulación autonómica solo afecta a los cambios incluidos con la Ordenanza 8/2021 en relación con el régimen excepcional de descanso en situaciones de disminución significativa de la demanda .
- c) En cuanto al régimen de prestación de los servicios se introduce mayor flexibilidad en la regulación de los servicios contratados por plaza con pago individual, al existir medios tecnológicos que permiten garantizar en todo caso los derechos de los usuarios. Esta nueva previsión tiene incidencia en la regulación que se incluye en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, en relación con la contratación por plaza con pago individual.

Este decreto obliga a los municipios a adaptar sus ordenanzas a lo previsto en el citado reglamento en el plazo de seis meses, quedando sin efecto las vigentes a la entrada en vigor de este decreto en todo aquello en lo que se opongan a lo previsto en el mismo (disposición final segunda del Decreto 217/2023, de 20 de diciembre).

La necesidad de abordar una cuarta modificación de la ORT obedece no solo al cumplimiento de un mandato autonómico de adaptación, sino también a la oportunidad de adecuar la norma municipal reguladora del sector del taxi a nuevas realidades medioambientales y de cumplimiento de la normativa de accesibilidad.

En este sentido, cabe señalar que el Acuerdo de 21 de diciembre de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueba el Plan normativo del Ayuntamiento de Madrid para el mandato 2023-2027, incluye como iniciativa normativa la modificación ORT, que se prevé elevar a la aprobación de la Junta de Gobierno en el mandato 2023-2027.

En la actualidad ya se ha iniciado el proceso de consulta pública previa del proyecto de modificación ORT, habiéndose fijado el plazo de la consulta ciudadana desde el 15 de abril hasta el 14 de mayo de 2024.

7.2. Estado de coordinación con el resto de normativa municipal.

La ORT contiene una regulación específica relacionada con la gestión, ordenación, inspección y sanción de los servicios de transporte que, por un lado, se somete a los contenidos previstos en la normativa autonómica y, por otro, contiene un margen de regulación propio en el ámbito de las competencias municipales en materia de transporte. En particular, desde el año 2012 la ORT ha establecido las condiciones de prestación del servicio de transporte en relación con los requisitos medioambientales de los vehículos autotaxi y un régimen transitorio de renovación de la flota, no aplicable a los taxis adaptados.

La OMS regula, entre otros aspectos, las condiciones de circulación de los vehículos por las vías urbanas municipales. Interesa ahora destacar su artículo 195 en relación con la disposición transitoria segunda, que establece un régimen

transitorio de la circulación de los vehículos autotaxi. La Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS, mantiene la redacción originaria a efectos de mantener la coordinación con la ORT.

Desde la aprobación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, no se han aprobado nuevas normas municipales que obliguen a actualizar o adaptar su contenido o que de algún modo comprometan su regulación, dado que la ordenanza regula materias específicas relacionadas con la prestación del servicio de transportes en taxi.

7.3. Necesidad de desarrollo a través de acuerdos, decretos o instrucciones.

La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, conlleva la adopción de diferentes resoluciones con el fin de satisfacer su cumplimiento, que pueden resumirse en las siguientes materias: revisión de licencias, régimen tarifario, precio cerrado, bucle magnético y lunas tintadas.

7.3.1. Revisión de las Licencias de autotaxi.

El artículo 56 ORT contempla que las licencias deben someterse a una revisión administrativa dirigida a constatar el mantenimiento de las condiciones que resulten obligatorias, debiendo el Ayuntamiento fijar anualmente el calendario de la revisión, acuyo efecto responden las siguientes resoluciones:

- a) Resolución de 24 de febrero de 2022, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las Instrucciones internas de funcionamiento de las Revisiones Municipales y el Calendario de la Revisión Administrativa de las licencias de autotaxi 2022.
- b) Resolución de 22 de febrero de 2023, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las Instrucciones internas de funcionamiento de las Revisiones Municipales y el Calendario de la Revisión Administrativa de las licencias de autotaxi 2023.

Estas resoluciones tienen por objeto orientar y ordenar con carácter general la comprobación de las condiciones de las licencias de autotaxi para garantizar la adecuada prestación del servicio de taxi y fijar el calendario de la revisión, destacando como novedad, la implementación de un nuevo sistema de revisión, de modo que ya no tienen que pasar la revisión todas las licencias sino que se fija un sistema alterno de forma que las licencias que terminan en número par deben pasarlo los años pares y las licencias impares los años impares, facilitando la gestión y simplificando la tramitación.

7.3.2 Resolución de tarifas.

El artículo 38.3 RTCM establece 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, debiendo habilitarse por los municipios medidas oportunas para el debido control de su aplicación, a cuyo efecto responden las

siguientes resoluciones adoptadas desde la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, correspondientes a los años 2022 a 2024.

- a) Tarifas 2022: Resolución de 9 de diciembre de 2021, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se establecen las medidas oportunas para el debido control de la aplicación de las tarifas del servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta de Madrid vigentes a partir del 1 de enero de 2022.
- b) Tarifas 2023: Resolución de 2 de diciembre de 2022, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se establecen las medidas oportunas para el debido control de la aplicación de las tarifas del servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, aplicables a partir del 1 de enero de 2023.
- c) Tarifas 2024: Resolución de 30 de noviembre de 2023, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se establecen las medidas oportunas para el debido control de la aplicación de las tarifas del servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta de Madrid aplicables a partir del 1 de enero de 2024.

7.3.3 Precio cerrado

La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, incluye la regulación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, que permite el precio cerrado como modalidad de fijación del precio de un viaje en taxi para servicios previamente contratados, habilitando al Ayuntamiento a establecer y facilitar los parámetros de cálculo (artículo 48 ORT), a cuyo efecto responde la Resolución de 22 de diciembre de 2022 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 previamente contratados a precio cerrado.

Con esta resolución se da respuesta a la nueva realidad del mercado del transporte urbano en el que el avance e innovación de las tecnologías contemplan nuevos modelos de contratación del servicio, y de fijación del precio, de modo que los usuarios pueden conocer con antelación el precio de un servicio de taxi, fijando sus condiciones de prestación mediante el establecimiento de los parámetros de cálculo y garantizando los derechos de los viajeros como consumidores y destinatarios finales del servicio.

7.3.4 Bucle magnético.

El artículo 22.1 e) ORT establece que los vehículos autotaxi deberán ir provistos de un sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla en sus valores de funcionamiento con la Norma UNE EN IEC 60118-4:2016/A1:2018.

La Resolución de 11 de octubre de 2021, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la instalación del bucle magnético en los vehículos autotaxi y la corrección de la omisión advertida en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" número 8.998, de 19 de octubre de 2021, tiene por objeto orientar y ordenar los requisitos

de instalación del sistema de bucle magnético para garantizar la adecuada prestación del servicio de taxi.

La citada resolución diferencia dos tipos de bucle, el portátil y el permanente, a efectos de garantizar la compatibilidad del sistema a instalar en los vehículos autotaxi.

7.3.5 Lunas tintadas.

La Resolución de 16 de diciembre de 2021, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la instalación e inspección de lunas tintadas en los vehículos autotaxi, establece los porcentajes de transmitancia admitidos que debe ser igual o superior al 20% en vehículos con cristales oscurecidos de origen y del 30 % en el caso de láminas adhesivas para el tinteado de lunas traseras.

7.3.6 Valoración final

Las resoluciones adoptadas en desarrollo de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, en materia de revisión de licencias, régimen tarifario, precio cerrado, bucle magnético y lunas tintadas se estiman adecuadas y necesarias para mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad del servicio, habiéndose adoptado para garantizar un adecuado funcionamiento del sistema de transporte en taxi.

7.4. Afectación por planes u otras políticas públicas.

7.4.1. Requisitos medioambientales: taxi ECO y Cero emisiones.

La consecución de los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, requiere una visión de los antecedentes de los planes y políticas municipales implementadas con anterioridad dado que permite conocer la evolución del esfuerzo del sector del taxi que de forma decisiva ha contribuido a su consecución:

- a) En el marco del Plan de Calidad del Aire aprobado por Acuerdo de 26 de abril de 2012, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid para el cumplimiento de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, la Ordenanza reguladora del Taxi de 26 de noviembre de 2012 regula por primera vez unos requisitos medioambientales de los vehículos autotaxi y establece un régimen transitorio de renovación de la flota (no aplicable a los taxi adaptados) con el fin de que los titulares de las licencias de autotaxi pudieran llegar a su cumplimiento de una manera escalonada y ordenada, en concreto:
 1. Se establece que las emisiones no pueden superar los 160g/km. de CO₂ ni los límites de la Norma Euro 6, en lo que respecta a emisiones de contaminantes locales (artículo 16.2 ORT).
 2. Se incluye un calendario de renovación de la flota para los que superen los límites indicados (disposición transitoria segunda ORT):

- A partir del 1 de enero de 2014 no se admiten nuevos modelos.
- A partir del 1 d enero de 2015 no se autorizan sustituciones.
- A partir del 1 de enero de 2020 no pueden prestar servicio (limitando la antigüedad máxima de los vehículos de 10 años).

b) El Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A) aprobado por la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid el 21 de septiembre de 2017, recoge un conjunto de 30 medidas, entre ellas medidas dirigidas al parque móvil y a sectores clave con alto impacto en los patrones de movilidad (EMT, taxi, distribución urbana de mercancías, flotas municipales y movilidad laboral) para lograr una mayor eficiencia e innovación tecnológica, junto con la promoción de la movilidad eléctrica y la movilidad compartida.

La medida 12 relacionada con incentivos para la transformación a vehículos de bajas emisiones incluye entre sus actuaciones incentivos y modificaciones normativas para la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO que incluyen:

1. Convocatoria anual de subvenciones municipales para la adquisición de vehículos que cuenten con la etiqueta CERO o ECO, de la Dirección General de Tráfico. Estas ayudas municipales serán compatibles con las concedidas por otras administraciones.
2. La eliminación paulatina de vehículos diésel en el servicio de taxi de Madrid.

Con el fin de adaptar las consideraciones del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, mediante Acuerdo del Pleno de 31 de octubre de 2017 se modifica la ORT, que adopta los nuevos términos de etiquetado medioambiental de los vehículos aprobados por primera vez por la Dirección General de Tráfico mediante Resolución de 8 de enero de 2016, reorganiza el calendario de renovación al haber transcurrido parte del período transitorio e incluye a los taxi adaptados en el proceso de renovación, del siguiente modo:

1. Vehículos autotaxi: Los vehículos deben estar clasificados según el distintivo ambiental ECO o Cero emisiones, de modo que a partir del 1 de enero de 2018 no se autorizan sustituciones de vehículos con etiqueta C de clasificación medioambiental.
2. Vehículos adaptados: Los vehículos deben estar clasificados según el distintivo ambiental C, ECO o Cero emisiones.

La OMS regula, entre otros aspectos, las condiciones de circulación de los vehículos por las vías urbanas municipales. Interesa ahora destacar su artículo 195 en relación con la disposición transitoria segunda, que permitía la circulación de los vehículos autotaxi con categoría B de clasificación medioambiental hasta el 31 de diciembre de 2022, estando prohibida su circulación a partir del 1 de enero de 2023.

c) En el año 2019, la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 nace para reducir las emisiones contaminantes de la capital transformándola en una

ciudad sostenible para el cumplimiento de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Madrid 360 compatibiliza la lucha contra el cambio climático con el desarrollo económico impulsando la transición hacia sistemas de climatización eficientes, la renovación de flotas, el fomento del transporte público, la integración de todos los medios de transporte, el refuerzo de la seguridad vial y la innovación.

Respecto a la renovación de flotas, destaca el esfuerzo de transición ecológica de la flota de vehículos autotaxi que ha venido realizando desde el año 2012 y que ahora avanza con la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, que fija en su artículo 16.2 que los vehículos autotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Por tanto, todos los vehículos autotaxi, incluidos los adaptados, deben tener clasificación Eco o Cero, que se van renovando conforme se van sustituyendo antes de cumplir los 10 años de antigüedad.

En la siguiente tabla puede observarse la evolución de la flota del taxi de Madrid según su clasificación medioambiental.

FLOTA TAXI MADRID (porcentaje)				
AÑO	2020	2021	2022	2023
Taxis Etiqueta B*	7,33	5,59	4,11	0,63
Taxis Etiqueta C*	21,24	19,51	17,40	12,79
Taxis etiqueta CERO	0,24	1,00	2,07	3,38
Taxis ECO	71,18	73,90	76,42	83,20

Esta tabla muestra la tendencia decreciente de los vehículos con etiqueta B y C que presentan mayores emisiones frente al crecimiento positivo de los vehículos con etiqueta Eco y Cero emisiones que contribuyen a mejorar la calidad del aire.

Por tanto, desde la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se observa un progresivo aumento de los vehículos autotaxi Cero emisiones y ECO así como una reducción de los autotaxis B y C, que responde al objetivo "Mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte" medido con el indicador Reducción de emisiones en la flota de autotaxi.

7.4.2 Requisitos de accesibilidad: Taxi adaptado.

Es ampliamente conocida la variedad de políticas públicas relacionadas con la accesibilidad del transporte. Específicamente en el ámbito municipal, para conocer los objetivos relativos al número de taxi adaptados, se requiere una visión de los antecedentes de los planes y políticas municipales implementados hasta la fecha:

- a) El Plan operativo de Gobierno 2015-2019 (en adelante, POG) prevé promover la accesibilidad del servicio del taxi, especialmente para personas con discapacidad, mayores y con necesidades específicas.

Para la consecución de este fin el POG 2015-2019 incorpora el desarrollo de medidas incentivadoras para la adquisición por los titulares de licencias de taxi de un vehículo adaptado a personas de movilidad reducida (Eurotaxi), incluido, en su caso, un régimen jurídico diferenciado para los Eurotaxi que permita aumentar la flota actual de 300 vehículos de estas características.

En el marco de la legislación estatal de garantizar el acceso al transporte en taxi a las personas que se desplazan en silla de ruedas, permitir su autonomía personal, social y favorecer su participación, se elabora el Plan Madrid Taxi Accesible aprobado mediante Acuerdo de 2 de marzo de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid que contempla una diversidad de medidas con el fin de conseguir que el 5% del parque de taxis de Madrid respondan a un vehículo Eurotaxi (artículo 8 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad).

- b) El POG 2019-2023 incluye la modificación ORT y el desarrollo de un programa de subvenciones para la renovación de los vehículos autotaxi. A este fin responde la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, que incluye las medidas valoradas de impulso de la flota de autotaxi y taxi adaptado, ECO y Cero emisiones. Estas medidas otorgan libertad a los titulares de licencia de autotaxi de adscribir un eurotaxi con los beneficios que contempla: la exención del régimen de descanso de modo que puedan prestar servicio todos los días y la posibilidad de exhibir publicidad en el portón trasero. Sin embargo, aunque tales medidas ya se contemplaban en la modificación ORT de 2014 para un cupo limitado de licencias y dieron un resultado muy positivo al incrementarse el porcentaje de eurotaxis, al mantenerse en la Ordenanza 872021 no han conseguido el objetivo previsto tal y como se ha analizado en el punto 4.2 de este Informe.

7.5. Impugnaciones judiciales y litigiosidad derivadas de la norma.

La litigiosidad contenciosa ha estado presente en diversas materias afectando directamente a la propia Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, y a las diferentes resoluciones aprobadas necesarias para su desarrollo.

7.5.1 Impugnación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

La Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, de modificación ORT obedece al cumplimiento de un mandato autonómico de adaptación del Decreto 35/2019, de 9 de abril y a la necesidad de adecuación de la normativa municipal a la realidad medioambiental y de accesibilidad.

Como se indicaba en la MAIN, durante la tramitación del proyecto de modificación de la Ordenanza reguladora del taxi, la Sentencia 341/2021 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 11 de marzo de 2021, declara la nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, por omisión del trámite de información pública respecto de

algunos de sus contenidos. Dado que la citada sentencia no era firme pues había sido recurrida en casación ante el Tribunal Supremo, se continuó con la tramitación del proyecto de modificación dando lugar a la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

Posteriormente, la Sentencia 1208/2022 del Tribunal Supremo, de 29 de septiembre de 2022, anula la sentencia objeto del recurso (es decir, la citada Sentencia 341/2021, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 11 de marzo de 2021), por lo que se mantiene la validez del Decreto 35/2021, de 9 de abril y de los contenidos afectados de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

7.5.2 Impugnación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

Con fecha 30 de junio de 2021, la Federación Profesional del Taxi interpone recurso contencioso administrativo contra la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio y solicita se declare su nulidad, por entender que carece de amparo normativo al haberse declarado nulo el Decreto 35/2019, de 9 de abril y que es la que le confiere competencias en materia de transporte urbano, afectando a cuestiones como a la titularidad de las licencias por personas jurídicas y a la contratación del servicios a precio cerrado, y, por considerar que se produce infracción del trámite de información pública en su proceso de aprobación en relación con la eliminación de la prohibición de la cesión de licencias o la exención del régimen de descanso de los vehículos eléctricos puros. Del mismo modo cuestiona que se haya seguido el procedimiento legalmente establecido por entender que se ha obviado en la elaboración de la MAIN el informe en materia de familia, impacto de género, diversidad sexual y económico.

Este recurso se resuelve mediante la Sentencia 589/2023 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 21 de noviembre de 2023, que desestima el recurso contencioso administrativo, manteniendo la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, su plena validez.

7.5.3 Impugnación del precio cerrado.

El decreto 35/2019, de 9 de abril del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, incorpora por primera vez en su artículo 38 la posibilidad de que los servicios de taxi previamente contratados puedan realizarse a precio cerrado, estableciendo que "se calculará en base a los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de que se trate". A fin de dar cumplimiento a este mandato se aprueba la Resolución de 22 de diciembre de 2022, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de servicios de taxi previamente contratados a precio cerrado. La Federación Profesional del Taxi de Madrid y UBER BV interponen recurso contencioso administrativo contra la citada resolución solicitando su nulidad por entender que no es conforme a Derecho la reducción establecida del 15%.

Respecto al recurso planteado por la Federación Profesional del Taxi de Madrid, la Sentencia 105/2024 del Juzgado de Contencioso-Administrativo 4 de Madrid, de 10 de abril de 2024, desestima el recurso. En cuanto al recurso interpuesto por

UBER, la Sentencia 1/2024 del Juzgado de Contencioso-Administrativo 16 de Madrid, de 9 de enero de 2024, también desestima el recurso.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

8.1. Conclusiones más relevantes de la evaluación de objetivos e impactos.

El porcentaje de cumplimiento de los objetivos e impactos reflejados en la MAIN se resume en la siguiente tabla en la que puede compararse las metas previstas con las alcanzadas:

	INDICADORES	UNIDAD DE MEDIDA	META PREVISTA	META ALCANZADA	% EJECUCIÓN	MEDIA % EJECUCIÓN
OBJETIVOS	Examen permiso conductor autotaxi	número de exámenes	80	139	173,75 %	105,11%
	Flota de Eurotaxi	número de vehículos Eurotaxi	1.000	406	40,6%	
	Reducción de emisiones en la flota de autotaxi	Porcentaje de vehículos con etiqueta ECO o Cero	85%	85,84%	100,98%	

	INDICADORES	UNIDAD DE MEDIDA	META PREVISTA	META ALCANZADA	% EJECUCIÓN	MEDIA % EJECUCIÓN
IMPACTOS	Reducción de los expedientes sancionadores por infracciones que comporten pérdida de puntos.	% reducción de expedientes sancionadores por infracciones que comportan pérdida de puntos	15%	No se valora	No se valora	91,68%
	Número de exámenes	Número de exámenes (Número de conductores inscritos)	20.000	17.315	86,57%	
	Número de vehículos eléctricos puros	Número de vehículos	500	484	96,8%	



La consecución de los objetivos e impactos descritos en la MAIN es positiva respecto al número de exámenes convocados y de conductores inscritos, así como al porcentaje de vehículos con etiqueta ECO y Cero emisiones incluyendo el número de vehículos eléctricos.

Sin embargo, las medidas normativas adoptadas en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, respecto a la flota de Eurotaxi (número de taxi adaptados) no han conseguido el resultado deseado al haberse alcanzado un 40 % de la meta prevista en la MAIN. Se han analizado las dificultades encontradas que pueden resumirse en los siguientes:

- a) La normativa estatal y autonómica establece una prioridad, pero no una obligación de prestar servicio a personas de movilidad reducida.

Por un lado, el artículo 8.2 del 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, dispone:

“Estos autotaxis prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad, pero, en caso de estar libres de estos servicios, estarán en igualdad con los demás autotaxis no adaptados para dar servicio a cualquier ciudadano sin discapacidad”.

Por otro lado, el artículo 22 del RTCM, dispone:

“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 (...)”.

- b) Oferta reducida de vehículos adaptados con distintivo ambiental ECO o CERO. La industria automovilística está en un momento de transición en la que, para la categoría de vehículos que pueden transformarse como vehículo adaptado, existe una oferta reducida.
- c) Restricciones en la oferta de servicios a personas de movilidad reducida con vehículos adaptados por parte de las intermediarias (radioemisoras y apps). Los intermediarios del servicio del taxi que operan en el mercado han eliminado de su oferta algunos servicios, en particular la reserva anticipada de vehículos adaptados, por lo que se dificulta enormemente la planificación de los desplazamientos de personas de movilidad reducida.
- d) Gran demanda de servicios que compiten con el taxi adaptado (traslados aeropuerto, grupos). Un porcentaje muy importante de vehículos adaptados no realiza habitualmente servicios a personas con movilidad reducida.

Otra de las cuestiones a destacar es la imposibilidad de evaluar el indicador relacionado con la reducción de los expedientes sancionadores por infracciones que comporten pérdida de puntos. La Licencia por puntos se incorpora en los artículos 70 y 71 y en el Anexo VII ORT mediante la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, presenta una regulación que imposibilita su aplicación por los siguientes motivos:

- a) La definición de un sistema por puntos en sede reglamentaria, como pueda ser la ordenanza, ha de fijar las infracciones, de las previstas en una ley, que conlleva la detracción de puntos.

La redacción existente genera gran inseguridad jurídica al incurrir en contradicciones cuando señala qué infracciones implican la pérdida de puntos: haciendo referencia a las muy graves y graves (Preámbulo y artículo 70.1 ORT) para a continuación referirse solo a las graves de los apartados b) c) y h) del artículo 18 LTCM relativos, respectivamente, a incumplimientos del régimen de paradas, tarifas y descanso (artículo 70.2 y Anexo VIII ORT).

- b) El sistema por puntos ligado al conductor (permiso municipal de conductor) definido en la ordenanza no atiende el principio de tipicidad del artículo 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP), pues la LTCM no contempla conductas de los conductores, ya sean acciones u omisiones, contrarias al ordenamiento jurídico que constituyan infracción administrativa ni, obviamente, la sanción que pueda resultar aplicable, siendo no conforme al ordenamiento jurídico cualquier previsión al respecto, pues el único responsable es el titular de la licencia de autotaxi.
- c) El sistema por puntos al conductor que contempla la ordenanza no cumple el principio de responsabilidad del artículo 28 LRJSP, pues sólo pueden ser sancionadas las personas que resulten responsables, de acuerdo con lo previsto en los artículos 138 Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y 57.2 RTCM, que solo consideran como responsables de las infracciones previstas en la LTCM, a los titulares de las licencias de autotaxi y no a los conductores.

Esto determina que no pueda aplicarse un sistema de puntos al permiso municipal de conductor de autoaxi con pérdida parcial de puntos por cada sanción firme por la comisión de infracciones ni con pérdida total que pudiera implicar la aplicación de la sanción de suspensión de su autorización

En todo caso, iniciado el proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi para adaptar su contenido al Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, se inicia un proceso de análisis para incorporar nuevas medidas que permitan mejorar la aplicación de la norma para, entre otros objetivos, incrementar el número de vehículos adaptados y conseguir una sostenibilidad en el número de unidades, evitando fluctuación y favoreciendo con ello la movilidad individual y social de las personas que se desplazan en silla de ruedas; y valorar la idoneidad de la aplicación de la Licencia por puntos.

8.2. Recomendaciones en relación con la supresión de las cargas y obligaciones impuestas.

Las cargas administrativas suprimidas en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, en relación con las licencias, conductores y vehículos se consideran adecuadas para el cumplimiento de los objetivos marcados en la MAIN.

En relación con la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, ha facilitado la incorporación de nuevos aspirantes que en todo caso se ha reforzado con la necesidad de acreditar en el examen un conocimiento básico de la lengua

española. El resultado ha sido un incremento del número de aspirantes que se presentan al examen que se observa a partir del año 2021 y que alcanza su máximo valor en el año 2022 llegando a incrementarse en más de un 50% , que se mantiene con la misma tendencia creciente en el año 2023, tal y como puede reflejarse en el siguiente tabla.

PRESENTADOS		2018	2019	2020	2021	2022	2023
	TOTAL	3.108	2.653	1.318	2.462	5.275	5.104

En cuanto a la revisión de los permisos municipales de conductor de autoaxi se elimina la revisión como trámite dejando el artículo 29 ORT sin contenido cuya aplicación no ha afectado a la calidad del servicio ni de los conductores.

De la revisión administrativa anual de las licencias de autotaxi, con anterioridad a la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, todas las licencias de autotaxi debían pasar una revisión anual (artículo 56 ORT). En aplicación de la modificación se permite mayor flexibilidad: desde el año 2022 las licencias se someten a revisión cada dos años de modo que las licencia pares pasan la revisión los años pares y la impares los años impares. Esta medida está resultando muy positiva para el sector del taxi porque reduce la carga burocrática los titulares de las licencias de autotaxi de modo que solo tienen que presentarse a revisión cada dos años en lugar de todos los años, sin que la calidad de la revisión resulte mermada pues tan solo se amplía el período de revisión.

Las obligaciones relacionadas con la licencia de autotaxi y elementos obligatorios de los vehículos impuestas en la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, se consideran proporcionadas y adecuadas al fin perseguido.

Respecto a la obligación de los titulares de licencia de autotaxi de facilitar los datos de los totalizadores como funcionalidad del taxímetro que proporciona datos básicos como distancia recorrida, kilómetros en ocupado y libre, horario de prestación del servicio, número de servicios, importe y suplemento cobrados, facilita la adopción de medidas de ordenación y regulación del servicio en materia del régimen de descanso de competencia municipal.

En la transmisión de la licencia de autotaxi es obligación del adquirente justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, con el fin de garantizar los derechos de terceros que pudieran resultar afectados por lo que se estima un medida necesaria y proporcionada al fin perseguido.

Finalmente, con el fin de facilitar el acceso a las personas con discapacidad auditiva se incluye como elemento obligatorio del vehículo la instalación del bucle magnético que se exige de forma escalonada conforme se vaya realizando la sustitución por un vehículo nuevo.

Se recomienda mantener las cargas suprimidas y las obligaciones impuestas mencionadas, con el fin de mejorar la gestión de los servicios municipales y garantizar la adecuación prestación del servicio de taxi en condiciones de calidad y accesibilidad.



8.3. Recomendaciones sobre la sostenibilidad de la norma.

Como se ha ido indicando en los apartados precedentes, el cumplimiento generalizado de los objetivos y la incidencia positiva de los impactos y el cumplimiento de la norma aconsejan el mantenimiento de la modificación realizada.

No obstante, a la vista de la evaluación realizada, en futuras modificaciones de la ORT se valora la idoneidad de implementar nuevas medidas en los ámbitos cuyas metas no se han alcanzado.

En este sentido, se considera adecuado continuar la línea de simplificación de trámites y reducción de cargas administrativas iniciada con la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, con el fin de favorecer la gestión, impulsando la innovación y digitalización de las solicitudes y comunicaciones tramitadas que favorezca la presentación de las solicitudes de las personas interesadas vinculadas al sector del taxi.

Junto a ello, también se considera adecuado fomentar la adscripción de taxis adaptados a las licencias para garantizar un nivel de servicio adecuado a las personas con movilidad reducida, favoreciendo su movilidad individual y desarrollo social.

LA DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Firmado electrónicamente

Marta Alonso Anchuelo