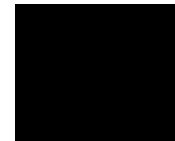


## Memoria de análisis de impacto normativo del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012.

### Índice

1	Resumen Ejecutivo .....	4
2	Oportunidad de la propuesta normativa .....	9
2.1	Los problemas que se pretenden resolver o las situaciones que se prevén mejorar con la aplicación de la norma.....	9
2.2	Las diferentes alternativas existentes para afrontar la situación que se plantea .....	10
2.2.1	Alternativas no normativas.....	10
2.2.2	Alternativas normativas .....	12
2.3	Los motivos de interés general que justifican la aprobación de la norma.....	13
2.4	Los objetivos que se persiguen .....	15
3	Contenido de la propuesta normativa.....	16
3.1	Estructura de la propuesta normativa .....	16
3.2	Resumen de los principales aspectos y de las medidas más importantes contenidas en la propuesta normativa .....	16
3.2.1	Medidas autonómicas.....	16
3.2.2	Medidas por iniciativa municipal .....	19
3.3	Elementos novedosos .....	24
4	Análisis jurídico.....	25
4.1	Relación de posibles normas afectadas .....	26
4.2	Desarrollo posterior de la norma.....	26
4.2.1	Procedimiento de otorgamiento de licencias.....	27
5	Tramitación.....	32
6	Análisis de impactos .....	34
6.1	Impacto competencial.....	34
6.1.1	Competencia en materia de transportes .....	34
6.1.2	Competencia en materia de accesibilidad en el transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad. ....	35
6.1.3	Competencia en materia de defensa de consumidores y usuarios. ....	36
6.1.4	Competencia en materia de gestión del tráfico y regulación de los usos de las vías. ....	36
6.2	Impacto organizativo .....	36
6.3	Impacto presupuestario .....	37
6.3.1	Impacto presupuestario extraordinario derivado de la concesión de licencias de eurotaxi mediante concurso .....	37
6.3.2	Impacto presupuestario de la gestión ordinaria de nuevas licencias de eurotaxi .....	38
6.3.3	Impacto presupuestario general.....	39



6.4	Impacto económico .....	40
6.4.1	Otorgamiento de nuevas licencias para la adscripción de vehículos adaptados (artículo 6 bis de la ordenanza).....	40
6.4.2	Vehículos adaptados con clasificación medioambiental C (artículo 16) .....	43
6.4.3	Dimensiones y tolerancias de los vehículos autotaxi (Anexo I).....	44
6.4.4	Duración del descanso de las licencias en sábados, domingos y festivos .....	44
6.4.5	Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.....	45
6.4.6	Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con un antelación mínima de 24 horas.....	46
6.4.7	Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de realización de servicios mínimos de taxi adaptado .....	47
6.4.8	Dispositivos de navegación .....	47
6.4.9	Paradas de uso exclusivo para vehículos BEV (100% eléctricos).....	48
6.4.10	Examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.....	48
6.4.11	Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO .....	49
6.5	Impacto en materia de unidad de mercado.....	49
6.5.1	Consideraciones previas: Acceso y ejercicio de la actividad del taxi.....	49
6.5.2	Otorgamiento de nuevas licencias para la adscripción de vehículos adaptados (artículo 6 bis de la ordenanza).....	51
6.5.3	Vehículos adaptados con clasificación medioambiental C. ....	57
6.5.4	Especificaciones técnicas y dimensiones de los vehículos. ....	59
6.5.5	Duración del descanso de las licencias en sábados, domingos y festivos .....	59
6.5.6	Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.....	62
6.5.7	Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la reserva previa de servicios de taxi adaptado con un antelación mínima de 24 horas	63
6.5.8	Obligación de los titulares de licencia con taxi adaptado de realización de servicios mínimos de taxi adaptado .....	64
6.5.9	Licencia por puntos.....	67
6.5.10	Dispositivos de navegación.....	67
6.5.11	Paradas de uso exclusivo para vehículos eléctricos BEV (100% eléctricos) .....	68
6.5.12	Examen para la obtención del permiso de conductor .....	70
6.5.13	Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO.....	71
6.5.14	Extinción de los permisos municipales.....	72
6.6	Impacto de género.....	72
6.6.1	Aumento de la accesibilidad del transporte adaptado (Eurotaxis) .....	73
6.6.2	Mejora de la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi.....	74
6.6.3	Licencia por puntos.....	75
6.6.4	Duración del descanso de las licencias .....	75



6.6.5 Régimen de descanso de las licencias con vehículo eléctrico .....	76
6.6.6 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con un mínimo de 24 horas de antelación .....	77
6.6.7 Obligación de los titulares de licencia con taxi adaptado de realización de servicios mínimos de taxi adaptado .....	77
6.6.8 Examen para la obtención del permiso de conductor.....	78
6.6.9 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO .....	78
6.6.10 Extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi .....	78
6.7 Impacto en la familia, infancia y adolescencia .....	78
6.7.1 Accesibilidad.....	78
6.7.2 La calidad y seguridad del servicio. ....	79
6.7.3 Duración del descanso de las licencias de autotaxi .....	79
6.7.4 Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.....	80
6.7.5 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con una antelación mínima de 24 horas.....	80
6.7.6 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de realización de servicios mínimos de taxi adaptado .....	81
6.7.7 Examen para la obtención del permiso de conductor de autotaxi. ....	81
6.7.8 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO. ....	81
6.7.9 Extinción del permisos de conductor de autotaxi .....	81
6.8 Simplificación de procedimientos.....	82
6.8.1 Cargas administrativas que se incorporan por iniciativa municipal.....	82
6.8.2 Cargas administrativas que se suprime .....	85
6.9 Otros impactos .....	85
6.9.1 Impacto medioambiental.....	85
6.9.2 Impacto a personas con discapacidad. ....	88
7 Evaluación .....	90
7.1 Evaluación de objetivos .....	90
7.1.1 Objetivos .....	90
7.1.2 Indicadores de objetivos .....	90
7.1.3 Evaluación de indicadores de objetivos .....	90
7.2 Evaluación de impactos.....	91
7.2.1 Impactos.....	91
7.2.2 Evaluación del impacto.....	91
7.2.3 Evaluación de indicador de impacto .....	91

## 1 Resumen Ejecutivo

DATOS GENERALES			
Órgano proponente	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	Fecha	5 de febrero de 2025
Tipo de disposición	Ordenanza		x
	Reglamento		
	Reglamento Orgánico		
	Estatuto de Organismo Público		
Título de la disposición	ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI		
Tipo de Memoria	Normal x	Abreviada	

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	
Situación que se regula	<p>Los dos principales motivos que aconsejan la modificación de la Ordenanza son: por un lado, aplicar las modificaciones introducidas por 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, (en adelante, RTCM), y, por otro lado, mejorar determinados aspectos de la Ordenanza, en particular:</p> <p>1º La accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad adoptando una variedad de medidas: habilitación de un procedimiento específico de otorgamiento de nuevas licencias para vehículos eurotaxi (adaptados) y la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco.</p> <p>2º La calidad y seguridad del servicio: se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, especialmente las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas. Se incluye la posibilidad de crear paradas para uso exclusivo de vehículos autotaxi que sean BEV (100% eléctricos).</p> <p>3º La extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi: previsión de la presunta desaparición de requisitos relacionados con los conocimientos.</p> <p>4º La licencia de autotaxi por puntos: su modificación y mejora de redacción.</p> <p>5º La duración del descanso diario de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.</p> <p>6º El establecimiento de un periodo mínimo de 30 días para presentarse al examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi a partir del segundo suspenso.</p> <p>7º La obligación del titular de una licencia con eurotaxi de prestar servicios mínimos obligatorios de taxi adaptado y de estar adscrito a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos que permita la reserva previa de servicios de taxi adaptado con, al menos, 24 horas de antelación con el fin de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida</p>



<b>Objetivos que se persiguen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Actualizar la ORT para el cumplimiento de los siguientes objetivos:           <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida.</li> <li>b. Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi.</li> </ol> </li> <li>2. Dar cumplimiento a la obligación legal de adaptar la ORT de Madrid a las modificaciones operadas por la Comunidad de Madrid en su Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo mediante el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, que atiende a los siguientes objetivos: <i>Adoptar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros adaptándolos a la realidad requerida por los usuarios, de forma que los servicios satisfagan la necesidad de movilidad de los mismos con calidad y seguridad (MAIN extendida del proyecto de modificación aprobado mediante Decreto 271/2023, de 20 de diciembre).</i></li> </ol>
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elaborar una nueva ordenanza del taxi que permita innovar soluciones eficaces socialmente consensuadas con los problemas del presente y que se anticipe a las realidades de la gestión del taxi.</li> <li>2. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza</li> </ol>
<b>2. CONTENIDO</b>	
<b>Estructura de la propuesta</b>	Preámbulo Artículo único Disposición transitoria primera Disposición final primera Disposición final segunda Disposición final tercera

### 3. ANÁLISIS JURÍDICO

<b>Normas, decretos y acuerdos afectados</b>	La Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012
----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

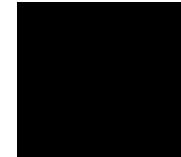
### 4. TRAMITACIÓN

<b>Inclusión de la Propuesta en el Plan Anual Normativo</b>	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.
<b>Consulta pública previa</b>	SI Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 11 de abril de 2024 Fecha de la consulta: 15/04/2024 a 14/05/2024
<b>Informes recabados</b>	Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Regulatoria Oficina de Protección de Datos (Coordinación General de Vicealcaldía) Agencia Tributaria de Madrid Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid Comité Madrileño de Transportes Asociaciones representativas del sector del taxi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Federación Profesional del Taxi</li> <li>• Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid</li> <li>• Asociación Madrileña del Taxi</li> </ul> ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones de España) Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid CERMI, Comunidad de Madrid (Comité Español de Representantes Permanentes). FAMMA_Cocemfe (Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid) Centrales sindicales con implantación en el territorio Asesoría Jurídica
<b>Fecha prevista inclusión orden del día Comisión Preparatoria</b>	Julio 2025
<b>Fecha prevista inclusión orden del día Junta Gobierno</b>	Julio 2025
<b>Fecha prevista trámite de alegaciones</b>	Julio 2025
<b>Fecha prevista aprobación definitiva Junta de Gobierno</b>	Septiembre 2025
<b>Fechas previstas tramitación Pleno</b>	Septiembre 2025

## 5. ANÁLISIS DE IMPACTOS

<b>Impacto competencial</b>	<p><b>Transporte urbano</b>, de conformidad con el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.</p> <p><b>Accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad</b>, de acuerdo con lo previsto en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social; y</li> <li>- el artículo 8 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.</li> </ul> <p><b>Protección de consumidores</b>, en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid</p> <p><b>Gestión del tráfico y regulación de los usos de las vías y espacios públicos</b>, en aplicación del artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.</p>								
<b>Impacto organizativo</b>	<p><b>Incidencia en creación de órganos, entidades y puestos de trabajo</b></p> <p>NO</p>								
<b>Impacto presupuestario</b>	<p><b>Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos</b></p> <p>NO</p>								
<b>Impacto presupuestario</b>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top;"> <b>Afecta sólo al área de gobierno proponente</b> </td><td style="width: 70%;">NO</td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <b>Afecta a otras áreas de gobierno u organismos</b> </td><td>SÍ, IAM</td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <b>Aplicaciones presupuestarias afectadas</b> </td><td>           Gastos:            501/102/491.01/22706.00 del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid            Ingresos:            001/32900 "Tasas, precios públicos y otros ingresos. Autotaxis"         </td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <b>Cuantificación gastos e ingresos</b> </td><td></td></tr> </table>	<b>Afecta sólo al área de gobierno proponente</b>	NO	<b>Afecta a otras áreas de gobierno u organismos</b>	SÍ, IAM	<b>Aplicaciones presupuestarias afectadas</b>	Gastos: 501/102/491.01/22706.00 del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid Ingresos: 001/32900 "Tasas, precios públicos y otros ingresos. Autotaxis"	<b>Cuantificación gastos e ingresos</b>	
<b>Afecta sólo al área de gobierno proponente</b>	NO								
<b>Afecta a otras áreas de gobierno u organismos</b>	SÍ, IAM								
<b>Aplicaciones presupuestarias afectadas</b>	Gastos: 501/102/491.01/22706.00 del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid Ingresos: 001/32900 "Tasas, precios públicos y otros ingresos. Autotaxis"								
<b>Cuantificación gastos e ingresos</b>									

<b>Impacto económico</b>	<b>Impacto económico directo</b>	SÍ
	<b>Impacto económico indirecto</b>	SÍ
<b>Impacto de género</b>	La norma posee relevancia de género	NO
		En el caso en que la norma posea relevancia de género, indicar si el impacto de género es positivo o negativo
<b>Simplificación de procedimientos</b>	<b>Supone una reducción de cargas administrativas</b>	
	NO	
	<b>Incorpora nuevas cargas administrativas</b>	
	SI	
	<b>Supone una simplificación de procedimientos</b>	
<b>Otros impactos</b>	NO	
	1. Medioambiental 2. A personas con discapacidad: igualdad, no discriminación y accesibilidad universal	
<b>6. EVALUACIÓN</b>		
<b>Evaluación normativa</b>	SI	
<b>Plazo para la evaluación de la norma</b>	<b>Plazo total: 31/12/2028</b>	
	Evaluaciones periódicas: SI Plazo/s: bianual	
<b>Identificación de objetivos a evaluar</b>	1. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física. 2. Aumentar el número de sustituciones para renovar la flota de vehículos del taxi.	
<b>Identificación de impactos a evaluar</b>	Incrementar el número de conductores de autotaxi.	
<b>Herramientas de evaluación para cada objetivo</b>	Base de datos de vehículos autotaxi.	
<b>Herramientas de evaluación para cada impacto</b>	Base de datos de conductores de vehículos autotaxi.	



## 2 Oportunidad de la propuesta normativa.

### 2.1 Los problemas que se pretenden resolver o las situaciones que se prevén mejorar con la aplicación de la norma.

La Ordenanza Reguladora del Taxi, adoptada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre 2012, (en adelante, **ORT**) ha sido sometida a tres modificaciones para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos: la primera se realizó mediante Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014, la segunda se llevó a cabo mediante Acuerdo del Pleno de fecha 31 de octubre de 2017 y la tercera mediante la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

Se considera necesaria una cuarta modificación por los motivos que se indican a continuación.

En primer lugar, 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 (BOCM nº 303 de 21 de diciembre de 2023) (en adelante, **RTCM**), obliga a los municipios a adaptar en el plazo de seis meses sus Ordenanzas a lo previsto en el citado Reglamento, 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).

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."*

En concreto, el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, recoge las siguientes novedades que requieren adaptación de la ORT, principalmente: la eliminación de requisitos relacionados con la obtención de licencias, nuevas condiciones para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, la implementación del taxi de sustitución y cuestiones relacionadas con el cumplimiento del régimen de descanso y tarifario, incluido el precio cerrado y el taxi compartido. No se incorporan algunas cuestiones potestativas previstas en la modificación del RTCM, como la posibilidad prevista en el artículo 25 apartado 2 *"Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los ayuntamientos, atendiendo a la potencia fiscal y longitud de los vehículos, así como a otras características específicas de los mismos por dirigirse al transporte de un colectivo determinado, podrán autorizar que ciertos vehículos autotaxi no sean de color blanco, e incluso*

excepcionar el uso de determinados distintivos, previstos en el apartado 1 para el exterior de los vehículos". No se considera necesario el desarrollo de esta cuestión a nivel de ordenanza.

En segundo lugar, se pretende incorporar a la ORT nuevas necesidades regulatorias, relacionadas principalmente con las siguientes materias: la accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad; la calidad y seguridad del servicio; la extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi; la licencia de autotaxi por puntos, su revisión y mejora de redacción, la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi en sábados, domingos y días festivos entre semana y, la ordenación de los exámenes.

Además, el Informe de evaluación de la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, por la que se modifica la ORT, de 28 de noviembre de 2012, recomendaba valorar la idoneidad de implementar nuevas medidas en los ámbitos cuyas metas no se habían alcanzado, específicamente, en relación con la accesibilidad del taxi adaptado para fomentar y promover su suficiencia y disponibilidad a las personas con movilidad reducida, favoreciendo su movilidad individual y desarrollo social.

## 2.2 Las diferentes alternativas existentes para afrontar la situación que se plantea

### 2.2.1 Alternativas no normativas

A efectos de análisis de las alternativas no normativas cabe distinguir dos situaciones: en primer lugar, aquellas modificaciones de la ORT requeridas para la adaptación al Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, 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; y aquellas modificaciones que se introducen por iniciativa municipal.

En el primero de los casos, la adaptación de la ORT al Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, requiere la modificación de la ORT conforme al procedimiento establecido para la elaboración y aprobación de las ordenanzas municipales debe ajustarse al procedimiento regulado en el artículo 48 de la LCREM y al título VII del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004. Para estas adaptaciones, recogidas en el apartado 3.2.1, la única alternativa es normativa, pues debe modificarse la ORT vigente. En una situación similar, están las modificaciones de técnica normativa que se introducen sin modificación material de la regulación (ej. modificación de la estructura del Anexo I con una nueva numeración de los apartados)..

En segundo lugar, se analizarán en detalle las modificaciones propuestas a iniciativa municipal, que, como se justificará a continuación, no pueden realizarse por vías no normativas:

1. **Creación de nuevas licencias de vehículo de taxi adaptado (eurotaxi).** El Ayuntamiento de Madrid ha venido impulsando diversas medidas para obtener el 5% de taxis adaptados previsto en el artículo 8 de 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. Entre estas medidas están medidas no normativas, como la concesión de subvenciones para la adscripción de vehículos eurotaxi a las licencias (20.000 euros/vehículo durante los últimos años), así como medidas normativas como la posibilidad de que cualquier titular adscriba un vehículo eurotaxi (artículo 38 bis apartado 1), la exención del régimen de descanso a los titulares de licencias que tengan adscritos vehículos eurotaxi (artículo 38 bis apartado 2).

Sin embargo, a pesar de estas medidas el número de eurotaxis sigue sin alcanzar el 5% que prevé el Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre. Por este motivo, se considera imprescindible la creación de licencias cuyo requisito esencial sea la adscripción de un



vehículo eurotaxi, de modo que el Ayuntamiento de Madrid tenga una herramienta que permita llegar a los mínimos legales establecidos, ya que para las licencias existentes la adscripción es voluntaria y las medidas implementadas hasta la fecha no han conseguido los objetivos planteados.

2. **Autorización de vehículos con distintivo ambiental C como taxis adaptados (eurotaxis).** La obligación de adscribir vehículos adaptados con etiqueta CERO EMISIONES o ECO introducido en la modificación de la ORT operada por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi se ha revelado como una barrera para la adscripción de vehículos eurotaxi. Se ha constatado que la oferta de vehículos con clasificación CERO EMISIONES o ECO es inadecuada, puesto que la mayoría de los vehículos adscritos con posterioridad a la aprobación de la norma han requerido una modificación de combustible, lo que invalida la garantía legal del motor a la que está obligado el fabricante. A efectos de aumentar la oferta de vehículos que pueden ser transformados y que la transformación permita conservar la garantía es imprescindible modificar la ordenanza para autorizar la adscripción de vehículos con etiqueta C como vehículos adaptados. En cambio, se mantiene la regulación para los vehículos no adaptados, porque se ha constatado que el mercado tiene una oferta adecuada.
3. **Obligaciones a los titulares de licencias de vehículos adaptados (eurotaxi).** La obligación del titular de una licencia con eurotaxi de prestar servicios mínimos obligatorios de taxi adaptado y de estar adscrito a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos que permita la reserva previa de servicios de taxi adaptado con, al menos, 24 horas de antelación, es necesaria con el fin de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida. Se ha detectado que un elevado número de titulares de licencias con vehículos eurotaxi apenas prestan servicios a personas con movilidad reducida, por lo que el aumento de estas licencias no cumpliría su finalidad de no establecerse obligaciones de prestación de servicio. Para establecer estas obligaciones es imprescindible modificar el artículo 38 bis.
4. **Flexibilización de las dimensiones de vehículos autotaxi.** Desde la aprobación de la anterior modificación de la Ordenanza en el año 2021 se ha constatado un incremento de la oferta de vehículos, que a juicio del Ayuntamiento de Madrid, son adecuados para la prestación del servicio, pero que no cumplen con las cotas establecidas, así como el incremento de los vehículos por el procedimiento de libre elección que tienen tolerancias diferentes. La modificación propuesta permite ampliar la oferta de vehículos que se pueden adscribir como eurotaxi y cumplen las cotas establecidas en la Ordenanza, con lo que existirá una mayor competencia en el sector. Esta modificación no es posible realizarla sin una modificación normativa.
5. **Extinción de licencia del conductor.** La redacción actual de la ORT vincula la extinción del permiso de conducción del titular, pero actualmente existe un porcentaje significativo de conductores no titulares. Para garantizar la eficacia de la norma cuyo objetivo es garantizar que los conductores mantienen los requisitos del otorgamiento del permiso de conducción, es preciso matizar que la extinción aplica a todos los conductores, no sólo a los que son titulares. Por este motivo, es necesario modificar la redacción del artículo 29 bis, ya que de otra forma no se podría extinguir el permiso de conductores no titulares.
6. **Licencia por puntos del titular.** La modificación de la licencia de autotaxi del conductor (modificación Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, que pasa a ser licencia de autotaxi del titular de la licencia sólo puede hacerse por vía normativa, ya que está vinculada al desarrollo reglamentario del procedimiento sancionador.
7. **Obligación del dispositivo de navegación.** El desarrollo tecnológico de los dispositivos de navegación son una garantía adicional para el usuario del servicio, pues puede conocer el cálculo de la ruta más adecuada mediante un dispositivo electrónico. Si bien este dispositivo es de uso generalizado, se ha considerado necesario que sea obligatorio para

que esta garantía sea efectiva para todos los servicios. Como los requisitos mínimos de los vehículos se establecen normativamente en el artículo 22 de la ORT es preciso modificarlo para que este dispositivo sea obligatorio.

8. **Racionalización del examen del taxi.** Se ha detectado desde la última modificación de la Ordenanza un incremento excesivo en el número de veces que los conductores se presentan para la obtención del permiso de conductor de autotaxi. Esta reiteración revela una insuficiente preparación de los contenidos del examen, por lo que, de forma análoga al examen de conducción de la DGT, se ha decidido modular el número de presentaciones al examen para incentivar una mejor preparación. Dado que el examen está regulado en el artículo 28 de la ORT, es imprescindible su modificación para cambiar los contenidos y demás requisitos del examen.
9. **Duración del descanso diario.** La duración del régimen descanso diario está regulada en el artículo 37. Conforme a lo previsto en dicho artículo, mediante resolución del órgano competentes se podían establecer excepciones con carácter puntual. Durante los últimos años, se han venido estableciendo de forma recurrente excepciones que han dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante, como apunta la sentencia del TSJM 598/2024, de 25 de noviembre. Por tanto, para dar cumplimiento a lo previsto en la sentencia es necesario introducir las modificaciones de carácter permanente en la ORT.
10. **Concreción de los motivos de inmovilización.** La inmovilización de vehículos autotaxi es una medida regulatoria prevista en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid de la normativa estatal y la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación y Coordinación de los transportes terrestres. Sin embargo, su generalidad plantea problemas de aplicación, por lo que es imprescindible incluir en la ORT criterios reglamentarios para su aplicación.

Conforme se ha justificado, es imprescindible acometer los cambios planteados mediante cambios normativos, puesto que afectan a cuestiones recogidas en la ORT que no pueden ser soslayadas mediante medidas no normativas.

### 2.2.2 Alternativas normativas

La opción normativa resulta necesaria y adecuada, por cuanto la regulación del servicio de autotaxi afecta directamente a la esfera jurídica de los ciudadanos y operadores del servicio, estableciendo condiciones de utilización, requisitos técnicos y de ejercicio de actividad que resultan válidos mediante norma con rango de ordenanza. Además, el contenido de la ordenanza debe alinearse con la normativa básica estatal (tráfico, seguridad vial, accesibilidad, medio ambiente) y con las directrices europeas en materia de libre competencia y transporte urbano sostenible. Por tanto, la vía normativa garantiza coherencia jurídica, eficacia operativa y cumplimiento del principio de legalidad.

El Ayuntamiento de Madrid podría dar respuesta a las necesidades descritas optando por cualquiera de las siguientes alternativas normativas:

1. Elaborar una nueva ordenanza del taxi que permita innovar soluciones eficaces socialmente consensuadas con los problemas del presente y que se antice a las realidades de la gestión del taxi.
2. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza.

De las dos opciones planteadas se considera más adecuado realizar una modificación parcial de los contenidos de la ordenanza dado que la disposición final segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, obliga a los ayuntamientos a adaptar sus ordenanzas a lo previsto en ese decreto en el plazo de seis meses desde su aprobación.

## 2.3 Los motivos de interés general que justifican la aprobación de la norma

Como cuestión general previa es preciso analizar la **naturaleza jurídica de las licencias de autotaxi**:

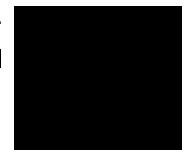
- Es una actividad de transporte sujeta a autorización administrativa previa.
- Es un transporte público de viajeros por cuenta ajena a cambio de precio.
- Es un transporte discrecional de viajeros no sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado, es un transporte a demanda, es decir, a petición de los usuarios.
- Se realiza en vehículos tipo turismo dotados de aparato taxímetro y de acuerdo con unas características y elementos mínimos obligatorios para garantizar la seguridad y calidad.
- Es una actividad sujeta a tarifas, aprobadas por la Comisión de Precios de la CAM, a propuesta del municipio, que son de obligado cumplimiento para operadores, conductores y usuarios.
- Es una actividad privada de interés público. Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores y por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad que justifica la intervención pública, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa y a unas condiciones de acceso y ejercicio de la actividad.
- Existe un número determinado de licencias que viene determinado por la normativa, así como por la necesidad y conveniencia del servicio al público que tiene como objetivo la gestión del transporte, del tráfico y la protección del medio ambiente y entorno urbano.

Por otro lado, resulta preciso resaltar que las licencias de autotaxi desarrollan su actividad en el **Área de Prestación Conjunta de Madrid** (APC de Madrid) de acuerdo con lo previsto en la Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección general de Transportes y Movilidad de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid y se establecen las normas que la regulan, modificada por la Resolución de 3 de junio de 2024. El APC de Madrid es un ámbito territorial de prestación del servicio de las licencias de autotaxi, cuyo órgano gestor es el Ayuntamiento de Madrid al que le compete las competencias de gestión y ordenación del servicio. De esta manera, el ámbito de actuación del APC comprende:

- **15.812 licencias de autotaxi,**
  - El 22,5% del total de licencias de taxi de España (en torno a 70.000)
  - 98,8% del total de licencias de la Comunidad de Madrid (15.962)
  - 2,8 licencias por cada 1.000 habitantes (considerando el total de licencias).
- **Un ámbito geográfico que incluye 69 municipios** de la Comunidad de Madrid.
- **Una población de 5,8 millones**, 85% de la población de la Comunidad de Madrid

En relación, con las naturaleza del taxi y los motivos de interés general que justifican la adopción de medidas en relación con el acceso y ejercicio de la actividad del taxi, interesa destacar la **sentencia del Tribunal Supremo número 921/2018, de 4 de junio de 2018**, dictada en el recurso 438/2017, dice en su Fundamento Jurídico Sexto:

*“El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.”*



Además, tal y como indica el Preámbulo del **Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio**, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.

*"se apuesta por la declaración del transporte de viajeros en taxi como servicio de interés público, dada la naturaleza de la actividad que desempeña, y que exige su prestación en condiciones de calidad muy estrictas, de universalidad, sin posibilidad de elegir por criterios comerciales la prestación de unos servicios y rechazar otros, con garantía de un precio estable en todas las circunstancias y con amplia cobertura en todo el territorio, incluso en las áreas geográficas con demanda inestable y limitada, por la escasa población residente. Se quiere apostar por el impulso del transporte público accesible, considerando el derecho a la movilidad de la ciudadanía, a favor de un medio que detrae vehículos privados de los entornos urbanos e interurbanos más próximos a las grandes ciudades, que es dónde se concentran el grueso de los servicios."*

.../...

*"...reconocer al taxi como un servicio de interés público sobre el que las administraciones competentes deberán garantizar que se presta un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con cobertura de prestación suficiente en todo el territorio. Esta previsión está fundamentada en la finalidad de garantizar que la prestación de estos servicios se haga en condiciones de calidad, suficiencia y homogeneidad, promoviendo la protección de los consumidores y destinatarios de los servicios, así como la universalidad, accesibilidad y continuidad en la prestación, como notas esenciales del transporte de viajeros en vehículos de turismo, en los términos dispuestos en la normativa autonómica."*

En concreto, el **artículo 151 del citado Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio**, en relación con la Declaración del transporte de viajeros en taxi como servicio de interés público, indica:

*"El transporte de viajeros en taxi, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas para establecer otra regulación, tiene la consideración de servicio de interés público.*

*En consecuencia, los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas que se lleven a cabo por las Administraciones competentes deberán garantizar la prestación de un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con una cobertura de prestación suficiente en todo el territorio, mediante la adopción de las medidas que determinen y delimiten la naturaleza, duración y alcance de las obligaciones correspondientes".*

En consecuencia, el establecimiento de las medidas que se proponen por iniciativa municipal relacionadas con la suficiencia y disponibilidad de los vehículos eurotaxi; los requisitos, las dimensiones máximas y mínimas del interior de los vehículos autotaxi y las tolerancias admitidas; la ordenación del examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, las condiciones de los conductores y la extinción del permiso de conductor; la posibilidad de creación de paradas para uso exclusivo de vehículos autotaxi que sean BEV (100% eléctricos); la duración diaria del descanso de las licencias de autotaxi y la adecuación de la licencia por puntos estarían vinculadas a razones de interés general como son la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, de protección del medio ambiente y el entorno urbano, así como como la accesibilidad, calidad y seguridad del servicio y la adecuada continuidad y cobertura para la





adequada prestación de un servicio al público, salvaguardando así los derechos de los consumidores y destinatarios de los servicios, muy especialmente de las personas con discapacidad.

## 2.4 Los objetivos que se persiguen

Los objetivos de la modificación de la ORT son los siguientes:

1. Actualizar la ORT para el cumplimiento de los siguientes objetivos:
  - a. Aumentar la flota de vehículos adaptados (eurotaxi).
  - b. Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi.
2. Dar cumplimiento a la obligación legal de adaptar la ORT de Madrid a las modificaciones operadas por la Comunidad de Madrid en su Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, que atiende a los siguientes objetivos, de acuerdo con lo previsto en la MAIN del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre: *Adoptar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros adaptándolos a la realidad requerida por los usuarios, de forma que los servicios satisfagan la necesidad de movilidad de los mismos con calidad y seguridad.*

Por tanto, es preciso acometer la modificación de la ORT con el objetivo de dar cumplimiento a la obligación de adaptar la Ordenanza a las modificaciones introducidas por 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.

### Información de Firmantes del Documento



### 3 Contenido de la propuesta normativa

#### 3.1 Estructura de la propuesta normativa

La estructura de la norma es la siguiente:

- Preámbulo
- Artículo único
- Disposición transitoria primera
- Disposición transitoria segunda
- Disposición final primera
- Disposición final segunda
- Disposición final tercera

#### 3.2 Resumen de los principales aspectos y de las medidas más importantes contenidas en la propuesta normativa

La propuesta de modificación de la ORT contiene una variedad de aspectos que se detallan según se trate de medidas recogidas en la normativa autonómica previstas en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, y de medidas propuestas por iniciativa municipal.

##### 3.2.1 Medidas autonómicas

El Decreto 217/2023 recoge diferentes tipos de modificaciones, detallándose a continuación las que precisan necesariamente adaptación de la ORT.

###### 3.2.1.1 Eliminación del requisito de dos años desde la transmisión para la obtención de licencias de autotaxi.

El **artículo 17.2 del RTCM** elimina la limitación de dos años para adquirir una licencia a quienes la hubieran vendido como requisito de obtención de la licencia de autotaxi (*La persona que transmita una licencia municipal de autotaxi no podrá volver a obtener ninguna otra, en el mismo o en diferente municipio, hasta transcurridos dos años*) afectando al artículo 7.3 b) y artículo 7.5 de la ORT, precisando su eliminación.

###### 3.2.1.2 Supresión de la obligación que el titular de la licencia de autotaxi coincida con el titular del permiso de circulación.

El artículo 20 del RTCM, según redacción dada por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, si bien mantiene las formas de disposición del vehículo, ya sea en propiedad, usufruto, leasing y renting, elimina que el titular de la licencia de autotaxi y el titular del permiso del vehículo que consta en el permiso de circulación tengan que coincidir.

Por este motivo, se modifican los siguientes artículos de la ORT:

- el artículo 7 de la ORT para suprimir que el nuevo titular de la licencia figure como tal en el permiso de circulación
- el artículo 20.2. a) 1º de la ORT, en relación con el procedimiento de adscripción de vehículos autotaxi, para eliminar el requisito de que el vehículo autotaxi esté a nombre del titular de la licencia.



### 3.2.1.3 Eliminación de la identificación del número de plazas en el interior del vehículo.

El **artículo 22 del RTCM** indica que la capacidad del vehículo debe figurar en el permiso de circulación conforme a la legislación de tráfico y el artículo 25 del RTCM determina que en el interior del vehículo se deberá llevar una placa con el número de licencia, sin que sea preciso que lleve también el número de plazas, por lo que se elimina en la ORT la necesidad de identificar el número de plazas en el vehículo mediante una placa, dado que no está contemplado en el RTCM y es un dato que ha de figurar en la documentación a bordo del vehículo (tarjeta de inspección técnica del vehículo y permiso de circulación), afectando al artículo 25 de la ORT y Anexo V apartado A.2 .

### 3.2.1.4 Implementación del taxi de sustitución.

Los **artículos 29.3 y 29 bis del RTCM** permiten que los titulares de licencia, que tengan su vehículo autotaxi averiado o accidentado, puedan continuar prestando servicio, arrendando un vehículo de sustitución a empresas autorizadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid (artículo 29 bis del RTCM). Estas empresas deberán someter los citados vehículos de sustitución (llamados, taxis de sustitución) a las inspecciones ordinarias conforme a las normas municipales para verificar que cumplen las características y elementos mínimos obligatorios, siendo, por tanto, necesario incorporar un nuevo artículo 20 bis y modificar el artículo 22 bis (datos del tique de la impresora) y el anexo V.B. Identificación de vehículos arrendados como taxi de sustitución de la ORT.

### 3.2.1.5 Obtención del permiso de conductor de autotaxi.

El **artículo 31.1 del RTCM** incluye como requisito el “no poner en peligro la salud de los usuarios” y la necesidad de conocer las localidades del APC, y, elimina como requisito el tener conocimiento de los “itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino” lo que precisa la modificación del artículo 28 de la ORT, para adaptarlo a su contenido.

### 3.2.1.6 Regulación de la contratación previa a precio cerrado y de la contratación por plaza con pago individual (taxi compartido).

Los artículos 37 y 38 del RTCM regulan el detalle de ambas modalidades de contratación, lo que determina la necesidad de modificar el artículo 39 de la ORT para que se remita a los contenidos regulados en la normativa autonómica y suprimir los artículos 39 bis y 39 ter, con el fin de evitar la duplicidad de contenidos similares en ambas normas. Además, para que resulte coherente con la regulación autonómica del precio cerrado se clarifica los datos que debe contener el tique, justificante del viaje en taxi a precio cerrado.

### 3.2.1.7 Cumplimiento del régimen tarifario.

El **artículo 38.3 del RTCM** añade que las tarifas son de obligada observancia a *cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios*, por lo que requiere su consideración en el artículo 48.3 de la ORT.

### 3.2.1.8 Eliminación de régimen excepcional de descanso.

El nuevo **artículo 41.2 del RTCM** establece que los Ayuntamientos podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana. Esta nueva regulación afecta al artículo

37.5 de la ORT que recoge un régimen excepcional de descanso para situaciones de disminución de la demanda cuando supere al cincuenta por ciento de la media de los dos meses precedentes o del mismo mes del año anterior en cuyo caso las licencias pares podrían prestar servicio solo los días pares y las licencias impares los días impares, superando los dos días de descanso máximo semanal previsto en el artículo 41.2 del RTCM.

### 3.2.1.9 Supresión de la duración máxima diaria de prestación del servicio.

El **artículo 41.2 del RTCM** establece que los ayuntamientos no podrán limitar el número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias puedan realizar servicios, siendo necesario suprimir el artículo 38.2 y la Disposición transitoria tercera de la ORT que lo limitan a 16 horas diarias y el artículo 22.5 de la ORT relacionado con las funcionalidades del elemento de control horario.

### 3.2.1.10 Incorporación de cartel informativo de la existencia de hojas de reclamaciones.

La inclusión en el interior del vehículo autotaxi de una placa identificativa mediante la cual se informe a los viajeros de la existencia de hojas de reclamaciones prevista en el **artículo 42.1 e) del RTCM** exige que se incluya en la ordenanza en el artículo 25.2 y un nuevo apartado 2.3 en el Anexo V A.2 que describe la ubicación y dimensiones precisas para favorecer su adecuada visibilidad.

### 3.2.1.11 Documentación a bordo del vehículo.

El artículo 42 del RTCM establece que durante la prestación del servicio de transporte la documentación obligatoria a bordo del vehículo podrá exhibirse en formato digital, por lo que se incluye esta precisión en el artículo 51 de la ORT.

Asimismo, se incluye en el mismo artículo 51 la obligación incluida en el artículo 13 número 4 letra d) del RTCM (modificado por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, 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) donde se indica que el permiso de circulación estará expedido a nombre del titular de la licencia, salvo que este acredite documentalmente, mediante el oportuno contrato con una empresa arrendadora, que dispone del mismo en virtud de un arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo. En ese último caso habrá de presentar el permiso de circulación, expedido a nombre de la empresa arrendadora, junto con el correspondiente contrato de arrendamiento del vehículo que acredite su disposición por parte del titular de la licencia.

#### Información de Firmantes del Documento

### 3.2.2 Medidas por iniciativa municipal

Dentro del conjunto de medidas que incluye la propuesta normativa destacan las siguientes:

#### 3.2.2.1 La accesibilidad del transporte adaptado con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi para alcanzar el 5% de las licencias efectivas (artículos 6 bis y 16 de la ORT)

El artículo 8 de 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:

1. *En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible.*
2. *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.*
3. *Lo establecido en los anteriores apartados 1 y 2 se planificará por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este real decreto. La ejecución de lo establecido en dichos dos subapartados no podrá superar los diez años, tras la entrada en vigor de este real decreto.*

En cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad citada, con la finalidad de aumentar la flota de vehículos adaptados, también conocidos como eurotaxis, para alcanzar el 5% de las licencias efectivas, proteger el entorno urbano y garantizar los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social, se incluyen las siguientes medidas en la ORT:

- La habilitación de un procedimiento específico para el otorgamiento de licencias de autotaxi para la adscripción de vehículos eurotaxi (artículo 6 bis de la ORT), a efectos de disponer de un instrumento que dé cobertura legal que valide la idoneidad y conveniencia de aumentar el número de eurotaxis.
- La posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco (artículo 16 de la ORT).
- La regulación de los servicios mínimos obligatorios y las reservas previas de los taxis adaptados.
- La eliminación de la exención del régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 37 de la ORT, las licencias de autotaxi están sometidas a un régimen general de descanso de modo que descansan un día, de lunes a viernes, en función del número ordinal de terminación de la licencia, y otro día, en sábado y domingo, según la terminación par/impar del número de licencia.

Este régimen general de descanso se excepciona en dos casos, permitiendo la prestación diaria del servicio de taxi:

- En primer lugar, las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi, que se contempló por primera vez en la ORT con ocasión de la modificación efectuada en 2014 y se mantuvo en la de 2017 y 2021, y que ahora incluye el artículo 41.2 del RTCM, según redacción del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre.

- En segundo lugar, las licencias que dispongan de un vehículo eléctrico puro, incluido en la ORT mediante la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio.

La convivencia de la excepcionalidad del sistema de librazas de los eurotaxis y taxis eléctricos, con una tendencia al alza de los vehículos eléctricos frente a la tendencia a la baja de los eurotaxis, pudiera estar mermando la consecución de objetivos de accesibilidad, ante la necesidad de alcanzar que el 5% de la flota sea eurotaxi, frente a los objetivos de sostenibilidad medioambiental.

Como expresamente indica la Comunicación de la **Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (2022/C 62/01)**, la adaptación de los criterios de los vehículos al objetivo de mitigar las emisiones y la congestión no debe en modo alguno debilitar la consecución de otros objetivos importantes como la seguridad de los pasajeros y la accesibilidad de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida al transporte de pasajeros bajo demanda. Es decir, la propia Comisión de la UE es consciente que la consecución de objetivos de mejora medioambiental puede poner en riesgo otros objetivos relacionados con la accesibilidad en el transporte en taxi, sin que pueda menoscabar su logro.

Ante este conflicto de intereses, esta propuesta normativa elimina la exención del régimen de descanso a las licencias con vehículos eléctricos puros, si bien respeta las condiciones de prestación del servicio que permita su adaptación gradual, de acuerdo con este régimen transitorio:

1. Los vehículos eléctricos puros ya adscritos a la entrada en vigor de la modificación podrán seguir prestando servicio todos los días.
2. Los vehículos eléctricos puros nuevos que se adscriban a las licencias en el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la modificación podrán seguir prestando servicio todos los días, siempre que acrediten el pedido del vehículo con anterioridad a su aprobación. El objetivo de este régimen transitorio es permitir la adscripción de los vehículos que estén en proceso de entrega, de modo que puedan seguir beneficiándose de la exención los pedidos y no entregados.
3. Cuando la licencia se transfiera a otra persona, salvo que se presente en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la modificación, las licencias no podrán seguir prestando servicio todos los días y se adaptarán al régimen ordinario del artículo 37 de la ORT

De esta forma, los vehículos que se adscriban a las licencias después del plazo de seis meses seguirán el régimen general de descanso del artículo 37 de la ORT, que limita la prestación del servicio a dos días a la semana.

### 3.2.2.2 La calidad y seguridad de los vehículos autotaxi

Se proponen varias modificaciones:

1. En relación con las **dimensiones de los vehículos autotaxi (Anexo I de la ORT)**, se incluye los siguientes aspectos:
  - a. Se numera el Anexo I de la ORT para mejorar la técnica normativa.
  - b. Se mantienen las dimensiones máximas y mínimas y las tolerancias admitidas de los vehículos autotaxi previstas en la **norma UNE 236363\_3 Características dimensionales previstas para los vehículos automóviles destinados a taxi**, dado que se estiman correctas y adecuadas conforme a los parámetros establecidos por la citada norma UNE para garantizar la seguridad y comodidad de los viajeros.
  - c. Se revisa la dimensión H5 relacionada con la altura entre el umbral de la puerta trasera y el suelo que permite el acceso de los viajeros al vehículo autotaxi, con el fin de adaptarse a la evolución tecnológica de los vehículos garantizando la seguridad y calidad del servicio en términos de comodidad de los viajeros que han de acceder al vehículo.



- d. Se permiten tolerancias de dimensiones en los modelos no autorizados, igualándolas a las de los autorizados y, en consecuencia, aumentando la oferta de vehículos.
- e. Se admiten dimensiones orientativas en el módulo luminoso, manteniendo el resto de especificaciones técnicas.

## 2. Se incluyen dispositivos de navegación para la prestación del servicio.

En relación con la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el artículo 31.1 del RTCM elimina como requisito el tener conocimiento de los “itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino”; al incorporarse la supresión de este requisito en la propuesta de modificación de esta ordenanza, se considera oportuno en aras a favorecer la calidad y seguridad de la prestación del servicio, incluir que, durante la prestación del servicio, se dispongan de dispositivos de navegación, herramienta de gran utilidad en una ciudad como Madrid y considerando el ámbito territorial de prestación del servicio del APC, para evitar recorridos innecesarios y favorecer la gestión de los viajes por la ciudad y el APC.

## 3. Se recoge la **posibilidad de dotar paradas para uso exclusivo de vehículos autotaxi que sean de BEV (100% eléctricos)**.

Esta medida se recoge en el artículo 49.3 de la ORT y se enmarca dentro la política municipal de promover un transporte público sostenible desde la perspectiva de la contaminación medioambiental y acústica.

### 3.2.2.3 Examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi

Para ejercer la profesión de conductor de autotaxi es necesario obtener el permiso municipal de conductor de autotaxi, previa superación del examen específico establecido por el Ayuntamiento de Madrid. La propuesta normativa incluye dos nuevos requisitos para la obtención del permiso: acreditar que se dispone del título de Educación Secundaria Obligatoria y exigir un tiempo mínimo para presentarse al examen a partir del segundo suspenso.

La ESO es una etapa clave en la formación de los ciudadanos, ya que proporciona las competencias y habilidades básicas necesarias para desempeñar diversas profesiones, incluida la de conductor de autotaxi. La función principal de un conductor de taxi es garantizar un servicio seguro, eficiente y accesible, y la educación secundaria es crucial para asegurar que los conductores puedan adaptarse a las exigencias laborales actuales, incluyendo el uso de tecnologías y la interacción con el público.

En cuanto al examen, se exige el conocimiento de materias relacionadas con la ciudad de Madrid y el Área de Prestación Conjunta de Madrid, los lugares de interés, el régimen tarifario y el marco legal del servicio, la sostenibilidad y la accesibilidad para la atención de los usuarios con discapacidad. Permitir la reiteración de exámenes sin pausa refleja una falta de preparación estructural de los contenidos necesarios para superar la prueba.

De este modo, se incluye un nuevo apartado en el artículo 28 que incorpora un tiempo mínimo para presentarse al examen que promueve que los aspirantes dediquen más tiempo a la preparación de los conocimientos requeridos para el ejercicio de la profesión de conductor, evitando repeticiones innecesarias que repercute directamente en la calidad, seguridad y protección de los derechos de las personas usuarias.

### 3.2.2.4 Extinción de permisos municipales

Se matiza la redacción del artículo 29 bis de la ORT con el fin de objetivar la presunta desaparición de los requisitos para la obtención del permiso de conductor en cuanto a los conocimientos necesarios.

La redacción actual de la ORT vincula el inicio del procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor, por la desaparición de los requisitos relacionados con los conocimientos, a la figura del conductor de autotaxi que es a la vez titular de licencia de autotaxi. Con la redacción que se propone se pretende iniciar el citado procedimiento al conductor, con independencia de que sea o no titular de licencia, cuando concurran los presupuestos que justifiquen su inicio en los términos que ya especifica el apartado 1º del artículo 29 bis de la ordenanza.

### 3.2.2.5 Licencia por puntos

En relación con la licencia por puntos, se modifican los artículos 70, 71 y el Anexo VI de la ORT, incluidos con la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, dado que al incorporar en su redacción final un sistema de puntos ligado al permiso municipal de conductor de autotaxi y no a la licencia de autotaxi, ha imposibilitado su aplicación, pues de acuerdo con la normativa de transportes la responsabilidad por la comisión de las infracciones en materia de transporte corresponde al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor.

De este modo, se revisa su redacción con el fin de otorgar una mayor seguridad jurídica en la aplicación del sistema por puntos a la licencia y a efectos de dar una mayor transparencia en la graduación e imposición de la sanción de suspensión por la comisión de infracciones graves a la normativa de transporte, como sistema que permita combatir la reincidencia o habitualidad de la conducta infractora.

Es, por tanto, imprescindible recuperar la redacción inicial de dichos artículos para implementar una licencia por puntos que permita un tratamiento objetivo de la imposición y graduación de la sanción de suspensión, conforme a lo justificado en la MAIN de la Ordenanza 8/2021. A este respecto, se incluyen las consideraciones que justifican el sistema de puntos incluido en la propuesta normativa.

La licencia de autotaxi es una autorización que habilita la realización del transporte de viajeros en turismos, siendo responsabilidad de su titular la gestión con autonomía económica y empresarial, en el marco de las condiciones de prestación de servicio previstas en la normativa general de aplicación.

Las licencias tendrán un **saldo inicial de 8 puntos** y se detraerán puntos en función de las sanciones firmes en vía administrativa, con motivo de la comisión de infracciones graves a la Ley 20/98, de 27 de noviembre, en particular, según el artículo 71 de la ORT, aquellas que se consideran de especial vinculación con el objeto a proteger: incumplimiento del régimen de descanso, específicamente prestar servicio en día de descanso; del régimen tarifario; del régimen de paradas y el incumplimiento de los servicios obligatorios de la licencias con eurotaxi, previstos en el Anexo VIII de la ORT. La **pérdida total** de puntos conlleva la sanción de suspensión de la licencia de autotaxi de la que sea titular y con la que se hayan cometido las infracciones, durante un período de tres meses a un año, que una vez cumplida, le permite recuperar 8 puntos. Asimismo, el titular de una licencia de taxi afectado por la **pérdida parcial** de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos, transcurridos dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que conlleva pérdida de puntos.

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende establecer unas pautas claras para la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador pueda acordar, además de la sanción económica, los puntos cuya pérdida de forma acumulada puede conllevar la aplicación de la sanción de suspensión.



La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público el artículo 27, relativo al Principio de Tipicidad, en su apartado 3 indica expresamente lo siguiente “Las disposiciones reglamentarias de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente que, sin constituir nuevas infracciones o sanciones, ni alterar la naturaleza o límites de las que la Ley contempla, contribuyan a la más correcta identificación de las conductas o a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes”.

La modificación propuesta de la ORT es una norma de rango reglamentario que únicamente establece un mecanismo de graduación de las sanciones como expresamente se habilita en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Por tanto, no es una sanción nueva, sino unas instrucciones para valorar la graduación de la reincidencia o habitualidad de las sanciones. Pues, conforme a la LTCM, no sólo es posible graduar las sanciones económicas, sino también la sanción de suspensión pues el citado artículo 16 LTCM continúa de la siguiente forma, “*Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos siguientes se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencias o de seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora*”.

Tomando como referencia la reincidencia o habitualidad, que son criterios de graduación de las sanciones, se establecen unas reglas de máxima claridad y transparencia, como una garantía de objetividad de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

### **3.2.2.6 La duración del descanso diario de las licencias de autotaxi en sábados, domingos y días festivos entre semana.**

El artículo 41 del RTCM determina que los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, establecerán reglas de regulación y organización del servicio en materia de calendarios, descansos y vacaciones.

En cumplimiento de esta normativa, el artículo 37.1 b) de la ORT establece que “*El periodo máximo de descanso será de 24 horas, comprendido entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente*”. Además, el artículo 37.2 de la ORT, indica que el órgano municipal competente puede establecer, dentro de este periodo, la duración del descanso obligatorio en sábados, domingos y el régimen de festivos entre semana.

Con esta medida, al poder reducirse la duración del descanso diario general se está ampliando el horario durante el cual todas las licencias de autotaxi pueden prestar servicio, permitiendo un **refuerzo**, durante los tramos horarios en los que unas finalizan el descanso obligatorio y otras lo inician, como medida necesaria de ordenación y gestión del transporte para favorecer la continuidad y adecuada cobertura de la prestación del servicio a los usuarios. Este refuerzo, con diferentes necesidades horarias, se ha venido implementando en los últimos años, que desde mediados del año 202,2 ha venido siendo desde las 20:00 horas hasta las 7:00 horas.

Por ello, se propone incorporar la duración del descanso de los sábados, domingos y festivos en la Ordenanza, ya que ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante, pues como apunta la sentencia del TSJM 598/2024, de 25 de noviembre, por la que se desestima el recurso de apelación interpuesto por el Ayuntamiento de Madrid contra la sentencia nº 213/2023, de 1 de septiembre de 2023, del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo



nº 24 de Madrid, “la dispensa del régimen general de descanso de las licencias de autotaxi en el año 2022 ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional, como se configura en la norma, para pasar a convertirse en una constante... de modo que la excepción al régimen general se ha convertido en el régimen general y este último en excepción.”

Por tanto, dado que la excepcionalidad se ha convertido en la regla general, como medida de planificación, gestión y ordenación del servicio de transporte, con el fin de favorecer la continuidad y cobertura del servicio y garantizar los derechos de los usuarios como destinarios de la prestación del servicio, se incluye una modificación de la ORT que contemple la duración del descanso diario general de 7:00 horas a 20:00 horas.

### 3.2.2.7 Concreción de los motivos que suponen la inmovilización de vehículos autotaxi

Se modifica el artículo 69 para indicar expresamente cuál es la normativa que regula la inmovilización de vehículos, la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid de la normativa estatal y la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación y Coordinación de los transportes terrestres.

## 3.3 Elementos novedosos

Del conjunto de medidas incluidas en esta propuesta normativa destacan las medidas adoptadas por iniciativa municipal, particularmente, las previstas para garantizar la **accesibilidad en el transporte en relación con el eurotaxi**.

La incorporación en la ordenanza de la duración del descanso de las licencias de autotaxi no se considera un elemento novedoso para el sector del taxi dado que se ha venido implementando en los últimos años mediante resolución del órgano municipal competente, en aplicación del artículo 37.2 de la ORT.

#### Información de Firmantes del Documento



## 4 Análisis jurídico

La propuesta de modificación de la Ordenanza contiene una variedad de aspectos que responden al cumplimiento de otras normas de rango superior:

1. En primer lugar, las medidas relacionadas con el eurotaxi responden a la necesidad de dar cumplimiento al artículo 8 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, al establecer que *en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por 100, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, debiendo planificarse por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este Real Decreto, y ejecutarse, sin superar los diez años, tras la entrada en vigor del mismo.*

Si bien el citado porcentaje de flota efectiva se alcanzó dentro del plazo establecido, en la actualidad resulta preciso acometer medidas que procuren su consecución en el marco de esta norma estatal de accesibilidad de aplicación al taxi adaptado.

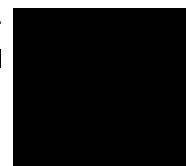
2. En segundo lugar, algunas modificaciones responden a la necesaria adaptación al Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo (el citado RTCM), norma autonómica reglamentaria de rango superior a la Ordenanza, a cuyas reglas debe ajustarse y sus contenidos no pueden contradecirla.

Este Reglamento autonómico del taxi fija en detalle para cada uno de los procedimientos administrativos en materia de taxi los diferentes requisitos que deben ser acreditados por las personas interesadas:

1. En materia de licencias define los requisitos exigidos para su obtención y permite que los municipios puedan exigir toda la documentación que resulte necesaria para su comprobación y contemplar en sus ordenanzas otros requisitos específicos (artículos 10.2, 12.3 y 13.4 del RTCM).
2. En relación con los vehículos, el RTCM regula los requisitos mínimos que deben cumplir (artículo 17 del RTCM), habilitando a los municipios la capacidad de exigir nuevos requisitos previo informe de las asociaciones representativas de titulares de licencias de autotaxi (artículo 23.1 del RTCM), que a nivel municipal se concreta en el cumplimiento de condiciones de accesibilidad y medioambientales.

Incluye como novedad el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, la regulación del taxi de sustitución que permite a los titulares de licencia de autotaxi que tengan su vehículo autotaxi averiado o siniestrado la posibilidad de arrendar vehículos a empresas autorizadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid para seguir prestando servicio, exigiendo, por una lado, que las empresas arrendadoras sometan los vehículos a las inspecciones ordinarias, y, por otro lado, que los titulares de licencia comuniquen los datos referidos al arrendamiento al órgano gestor del APC.

3. En cuanto a la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el RTCM fija los requisitos mínimos para acceder a la actividad de conductor de autotaxi y cuantas otras condiciones y conocimientos sean exigidos por los municipios en la correspondiente Ordenanza (artículo 31.1 i) del RTCM).



4. En materia de régimen de descanso, el artículo 41 del RTCM determina que los ayuntamientos establecerán las reglas de organización y organización del servicio en materia de calendarios, descansos y vacaciones siempre que quede garantizado el servicio.

En consecuencia, la normativa autonómica regula con detalle los requisitos necesarios para ser titular de licencia y conductor de autotaxi, las características de los vehículos autotaxi y el régimen de utilización y las condiciones de prestación del servicio del taxi, pero, dentro de esta regulación de mínimos, contempla la posibilidad de inclusión de nuevos requisitos, condiciones y elementos, mediante el ejercicio de la potestad normativa municipal, en forma de ordenanza municipal, decretos y resoluciones aprobados por el órgano competente, llegando incluso a dejar a la voluntad municipal su determinación. Por tanto, la competencia municipal de gestión de la actividad del taxi comprende actuaciones relacionadas con los procedimientos en materia de licencias de autotaxi, vehículos autotaxi y conductores, y de las condiciones y modalidades de la prestación del servicio, a cuyo efecto responden las medidas de iniciativa municipal que contempla la modificación de la ORT.

#### 4.1 Relación de posibles normas afectadas

La aprobación de esta propuesta normativa implica la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi y no conlleva la modificación, derogación o adaptación de otras normas.

No constan acuerdos de la Junta de Gobierno, decretos de la Alcaldía o de titulares de áreas, instrucciones anteriores o resoluciones de órganos directivos que resulten afectados por la aplicación de esta propuesta normativa.

Esta propuesta normativa no afecta al contenido de las siguientes resoluciones aprobadas por la Dirección General de gestión y Vigilancia de la Circulación, sin que sea preciso su modificación o adaptación:

1. 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
2. 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.
3. 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.

#### 4.2 Desarrollo posterior de la norma

La ejecución de la norma propuesta puede requerir de desarrollo posterior mediante la aprobación de concursos para la obtención de licencias de autotaxi para la adscripción de vehículos eurotaxi, adaptados para personas que se desplazan en silla de ruedas con el fin de con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad y proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social.



## 4.2.1 Procedimiento de otorgamiento de licencias

### 4.2.1.1 Naturaleza jurídica

El otorgamiento de licencias de autotaxi es un acto administrativo reglado, que faculta al titular para realizar la actividad de transporte definido como servicio de interés público. A diferencia de las concesiones administrativas, las licencias no otorgan la explotación de un bien de dominio público, sino que habilitan a su titular para la prestación de un servicio de transporte sometido al régimen de autorización previa, denominada licencia de autotaxi.

El taxi es una actividad privada de interés general:

- Por un lado, se trata de una **actividad privada** en tanto que los titulares de licencia de autotaxi gozan de autonomía económica y de dirección en la explotación gestionando los servicios a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.
- Pero al propio tiempo es una **actividad privada calificada de interés público**, cuyo acceso requiere de autorización administrativa previa y su ejercicio supone el sometimiento a las reglas de utilización y condiciones de prestación, dado que se dirige a una pluralidad indeterminada de usuarios cuyos derechos es imprescindible proteger y precisa de modulación mediante reglas de regulación y ordenación del servicio.

La regulación jurídica de las licencias de autotaxi se ha venido configurando desde el punto de vista normativo y jurisprudencial como un sistema de autorizaciones de transporte singular que se caracteriza, entre otros, por los siguientes rasgos:

- **Es una autorización administrativa para ejercer una actividad económica regulada.** La intervención de la Administración municipal conlleva la gestión, ordenación, inspección y sanción de los servicios de transporte (artículo 4 de la LTCM), con una regulación autonómica y local relacionada con el acceso y ejercicio de la actividad, en un marco de contingenciacón de licencias y tarificación del servicio (como indica la sentencia del Tribunal Supremo número 921/2018, de 4 de junio de 2018), como garantía de los derechos de los consumidores para favorecer la calidad, seguridad y accesibilidad del servicio. La concesión de servicios implica, en cambio, una continua supervisión y control del servicio.
- **Carácter indefinido:** las licencias de autotaxi se otorgan sin limitación específica en cuanto a su plazo de validez (artículo 15 del RTCM) debiendo sus titulares mantener las condiciones que justificaron el otorgamiento y que constituyen requisitos de validez y cumplir las condiciones esenciales, pudiendo ser objeto de revocación en caso de incumplimiento (artículo 16 del RTCM).
- **Transmisibilidad de las licencias:** la regulación reglamentaria permite la transmisión inter vivos y mortis causa de las licencias de autotaxi, a diferencia de otros tipos de licencia, como se recoge en el artículo 7 y siguientes de la ORT.
- **Limitación en el número de licencias:** el número de licencias está limitado para garantizar el adecuado cumplimiento de un conjunto de políticas públicas de transporte, medio ambiente, movilidad y salud.

La naturaleza singular de las licencias de autotaxi y la escasa regulación de los procedimientos de otorgamiento obliga a fijar las normas de otorgamiento.

Dado su carácter de habilitación administrativa, el otorgamiento de licencias de autotaxi debe basarse en un sistema de convocatoria mediante concurso que garantice los principios de publicidad, objetividad, imparcialidad, transparencia, concurrencia competitiva e igualdad y no discriminación.

#### 4.2.1.2 Normativa aplicable

Este sistema se apoya legalmente en las siguientes normas:

1. **El artículo 1.2 del RTCM** establece lo siguiente

*De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a las normas dictadas al efecto por el correspondiente municipio u órgano supramunicipal, las cuales deberán seguir las reglas establecidas en el presente Reglamento.*

2. **El artículo 6 de la ORT** relacionado con el Otorgamiento de nuevas licencias contempla

*1. El otorgamiento de nuevas licencias de autotaxi corresponde al Ayuntamiento de Madrid y se realizará mediante concurso público previa consulta a las asociaciones representativas de los titulares de licencias.*

*2. El Ayuntamiento de Madrid aprobará las bases de las convocatorias en las cuales se determinará el procedimiento a seguir y los criterios a valorar para las adjudicaciones que, en todo caso, deberán garantizar los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación.*

*3. En todo caso, la convocatoria deberá incluir como criterios de valoración:*

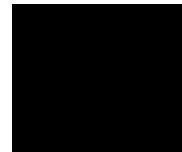
*a) Las características de los vehículos que se adscriban a las licencias, especialmente en lo referente a la adaptación del vehículo para personas con movilidad reducida o la introducción de las tecnologías en la motorización, diseño, materiales, peso y similares, que permitan la máxima eficiencia energética; la utilización de combustibles renovables, la minimización del ruido y de las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros gases y partículas contaminantes, y la optimización de reciclado posible de los materiales empleados, así como la evitación de compuestos organoclorados.*

*b) La vinculación de la licencia a la prestación del servicio en determinadas franjas horarias o en determinadas zonas críticas para garantizar la protección del medio ambiente.*

*Cuando para el otorgamiento de la licencia se considere como criterio de valoración alguna de las citadas características, los vehículos que se adscriban a la misma en los casos de sustitución de vehículo o de transmisión de la licencia, deberán reunir, como mínimo, las características técnicas que hubieran sido valoradas en el procedimiento de otorgamiento de la licencia a la que se adscriban.*

*4. Asimismo, el adjudicatario deberá reunir los requisitos establecidos en el artículo 4.*

3. **De forma supletoria se aplica el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo que aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE 13 de abril de 1979).** En el supuesto de que la adjudicación



de licencias se realizará mediante concurso, el procedimiento se someterá a las normas de contratación local (artículo 10, párrafo 5º).

El nuevo artículo 6.bis, cuya aprobación es objeto de esta modificación, establece las condiciones específicas para las licencias de eurotaxi, entre las que se encuentra la obligatoriedad de adscripción a esa licencia de un vehículo adaptado, que se regula como una condición esencial de dicha licencia y requisito de otorgamiento y validez.

Por tanto, en el ámbito del Real Decreto 769/1979, de 9 de marzo por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (en adelante, el RNSUI) cuyo artículo 10, de aplicación supletoria, contempla la figura del concurso para el otorgamiento de licencias de autotaxi; en el ejercicio de las competencias municipales de gestión y ordenación del transporte (artículo 4 de la LTCM); y en el uso de la habilitación a los municipios de fijar las normas de otorgamiento de las licencias de auto taxi (artículo 1.2 del RTCM), respetando las reglas contenidas en la normativa autonómica (artículos 7 y ss del RTCM), el artículo 6 bis de la ORT establece que el otorgamiento de nuevas licencias de autotaxi de Madrid, se realizará mediante las normas del concurso en el que el Ayuntamiento de Madrid aprobará las bases, requisitos y criterios de valoración que, en todo caso, deberán garantizar los principios de publicidad, igualdad, libre concurrencia y no discriminación

#### 4.2.1.3 Régimen jurídico aplicable al procedimiento de otorgamiento

En el marco del RTCM y de acuerdo con las normas previstas en el ya existente artículo 6 de la ORT y en el nuevo artículo 6 bis, incluido en la propuesta de modificación de la ordenanza que contempla un procedimiento específico de otorgamiento de licencias para eurotaxi, el procedimiento para otorgar nuevas licencias de autotaxi debe realizarse mediante un sistema de convocatorias mediante concurso público. Además, conforme al RD 763/1979, la adjudicación mediante concurso debe ajustarse a las normas de contratación (LCSP).

Dado que la concesión de licencias de taxi no es un procedimiento estrictamente asimilable a lo previsto en la LCSP se aplicarán los principios generales recogidos en la normativa de contratación:

- **Principio de publicidad y transparencia:** el proceso debe ser accesible a todas las personas interesadas.
- **Principio de concurrencia:** permitir que múltiples agentes opten a la autorización objeto del procedimiento. Dada la vitalidad del sector del taxi es previsible que exista una demanda de licencias muy superior al número de licencias que se crearán.
- **Igualdad y no discriminación:** con criterios objetivos en el marco de las condiciones y requisitos previstos en la normativa de transportes, sin que puedan establecerse barreras injustificadas de acceso.
- **Principio de objetividad y proporcionalidad:** la adjudicación debe basarse en criterios claros y no discriminatorios.

Atendiendo a la normativa aplicable, los criterios de adjudicación de licencias podrían ser los siguientes:

- **Criterios de valoración recogidos en la normativa sectorial de transporte**, como los previamente mencionados, artículo 1.2 del RTCM y artículo 6 de la ORT, así como el nuevo artículo 6bis propuesto en la presente modificación de la ordenanza.
- **Criterios de valoración recogidos en la normativa de contratación**, de aplicación subsidiaria al procedimiento (artículo 10 apartado 5º del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo que aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros).



Transportes en Automóviles Ligeros (BOE 13 de abril de 1979). Entre estos criterios podrían incluirse:

- Solvencia técnica.
- Solvencia económica.
- Criterios de adjudicación (artículo 145 y siguientes):
  - Precio.
  - Criterios medioambientales.
  - Criterios sociales, etc.

En relación con el precio de licitación, atendiendo al carácter subsidiario de la LCSP, en el 102 apartado 3 se establece que *“Los órganos de contratación cuidarán de que el precio sea adecuado para el efectivo cumplimiento del contrato mediante la correcta estimación de su importe, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto base de licitación y la aplicación”*. En el apartado 6.3, relativo al impacto presupuestario, se estimará el precio de la licencia para la licitación atendiendo a este criterio.

Se ha realizado un análisis comparativo de otros procedimientos de creación de licencias de taxi:

- Convocatoria para el otorgamiento mediante concurso de 20 licencias de eurotaxi para la prestación del servicio urbano del taxi en el área territorial de prestación conjunta del servicio de taxi en la Comarca de Pamplona (boletín nº 81, 20 de abril de 2023). Establece múltiples criterios:
  - Precio mínimo de salida de 100.000 euros por licencia, con un umbral de saturación de 200.000 euros.
  - Aspectos ecológicos.
  - Aspectos tecnológicos.
  - Oferta de servicio.
- Pliego de condiciones para la adjudicación mediante procedimiento abierto de siete licencias de auto taxi en la ciudad de Gandía (5 de julio de 2024). Establece un precio mínimo de salida de 20.000 euros por licencia.

#### 4.2.1.4 Procedimiento de otorgamiento

De este modo, el procedimiento de otorgamiento se ajustaría a las siguientes fases:

1. **Convocatoria pública**, publicado en el boletín oficial correspondiente y en el portal del Ayuntamiento para garantizar la publicidad de la convocatoria, detallando las condiciones en de prestación del servicio, los requisitos de solvencia técnica y económica y los criterios de adjudicación, el marco de la normativa de transportes.
2. **Presentación de las solicitudes con la documentación** prevista en las bases de la convocatoria, dentro del plazo establecido y verificación del cumplimiento de los requisitos mínimos.
3. **Valoración de las ofertas**, aplicando un baremo de puntuación en función de criterios objetivos (tipo de vehículo, sostenibilidad, disponibilidad, precio ofertado, etc.), conforme a lo descrito en el apartado anterior.  
Este modelo de evaluación multicriterio garantiza que la adjudicación de licencias de autotaxi no dependa exclusivamente del precio ofrecido, sino que se valore la sostenibilidad del servicio, la solvencia de los solicitantes, la accesibilidad del transporte y la eficiencia operativa. De esta manera, se logra un proceso equitativo, transparente y que da satisfacción al interés general.
4. **Propuesta provisional** mediante la publicación de un listado con los adjudicatarios y las puntuaciones obtenidas y la apertura de un periodo para alegaciones e impugnaciones
5. **Resolución definitiva** con la asignación de las licencias a las personas solicitantes que obtuvieron mayor puntuación.



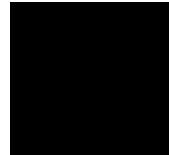
Finalizado el procedimiento de concurso, sería preciso acreditar los requisitos que determina la normativa de transportes en el RTCM y en la ORT, por lo que será aplicable la tasa administrativa de 491,30 euros por "Otorgamiento, transmisión, expedición de duplicado y revisión administrativa anual de licencias de autotaxis" que, conforme a Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Prestación de Servicios Relacionados con licencias, autorizaciones y otros documentos administrativos de autotaxis, de 15 de diciembre de 1989 (actualizada a 2025).

31 de 91

## Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL

Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29



## 5 Tramitación

La tramitación de la modificación de la ordenanza ha seguido los siguientes pasos:

1. Esta propuesta normativa está incluida en el **Plan Anual Normativo**, recogida en su Anexo I, con fecha 21 de diciembre de 2023, conforme a lo previsto en el Acuerdo de 24 de noviembre de 2022 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, se aprueban las Directrices sobre el Plan Normativo del Ayuntamiento de Madrid.
2. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 11 de abril de 2024, aprobó someter a **consulta pública previa**, regulada en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta modificación de la ORT. Se abrió así un proceso, que se inició el 15 de abril y finalizó el 14 de mayo de 2024, con el fin de conocer la opinión de los ciudadanos y poder efectuar las modificaciones que se estimen pertinentes en la ordenanza, con un total de 1317 participantes.
3. **Remisión a las áreas de gobierno que integran la estructura de la organización municipal**

Se han recibido observaciones de los siguientes órganos directivos:

- Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Regulatoria.
- Dirección General de la Oficina Digital.
- Dirección General de Accesibilidad.
- Dirección General de Igualdad y contra la Violencia de género.
- Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.
- Dirección general de la Policía.
- Dirección General de Costes y Gestión de Personal.
- Subdirección General de Obras y Equipamientos.

4. **Informes solicitados:**

Se solicitan los siguientes informes:

- Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Regulatoria.
- Oficina de Protección de Datos (Coordinación General de Vicealcaldía).
- Agencia Tributaria de Madrid.
- Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid.
- Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid.
- Comité Madrileño de Transportes.
- Asociaciones representativas del sector del taxi:
  - Federación Profesional del Taxi.
  - Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid.
  - Asociación Madrileña del Taxi.
- ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones de España).
- Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid.
- CERMI, Comunidad de Madrid (Comité Español de Representantes Permanentes).
- FAMMA\_Cocemfe (Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid).
- Centrales sindicales con implantación en el territorio.
- Asesoría Jurídica.

Con carácter previo a la emisión de informe de la Asesoría Jurídica y al haberse introducido cambios en la propuesta normativa se da traslado del anteproyecto completo y se solicita informe nuevamente a las siguientes entidades:

- Federación Profesional del Taxi.
- Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid.
- Asociación Madrileña del Taxi
- Sindicato Libre del Transporte (SLT)
- Federación estatal de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT (FeSMC-UGT)
- Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras (FSC-CCOO)

#### 5. Aprobación proyecto inicial

- Fecha prevista para la inclusión del Anteproyecto de Ordenanza en los órdenes del día de las sesiones de la Comisión Preparatoria y de la Junta de Gobierno para su aprobación inicial: julio de 2025

#### 6. Trámite de información pública

- Fecha prevista de realización del trámite de alegaciones: mínimo 30 días naturales.

#### 7. Aprobación proyecto definitivo

- Fecha prevista de aprobación definitiva del proyecto por la Junta de Gobierno: septiembre de 2025

#### 8. Aprobación de la Ordenanza

- Fecha prevista para la tramitación del proyecto en el Pleno: septiembre de 2025.

#### Información de Firmantes del Documento



## 6 Análisis de impactos

La propuesta de ordenanza que se propone no supone una modificación del régimen jurídico del taxi, dado que la actividad sigue sometida al régimen de autorización previa que habilita la realización de transporte de viajeros en vehículos tipo turismo dotados de taxímetro y cumplimiento de requisitos y características, de acuerdo con las condiciones de prestación y reglas de utilización legalmente previstas.

El análisis de los impactos de las medidas que se incorporan en la ordenanza en aplicación y en virtud de la adaptación del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, se reflejan en la MAIN correspondiente que acompaña al citado Decreto, cuyo enlace se cita a continuación:  
[https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/pdf\\_main\\_desp\\_inf\\_cja.pdf](https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/pdf_main_desp_inf_cja.pdf)

El análisis de los impactos relacionados con las medidas que se incluyen en la ordenanza por iniciativa municipal son objeto de estudio y valoración en los siguientes apartados.

### 6.1 Impacto competencial

El análisis del impacto competencial se realiza considerando el conjunto de materias que se regula en esta propuesta normativa, sobre las que actúa el Ayuntamiento de Madrid en relación con el transporte público, accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad y defensa de consumidores y usuarios.

#### 6.1.1 Competencia en materia de transportes

La competencia legislativa en materia de **transporte urbano** corresponde en exclusiva a las Comunidades Autónomas por aplicación de la Constitución Española y del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Madrid y de acuerdo con el marco competencial definido por la Sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional:

*el transporte urbano es, como regla general, transporte intracomunitario, como hemos reiterado en nuestras SSTC 33/1981 y 179/1985, razón por la cual la competencia para su regulación corresponde a las Comunidades Autónomas que han asumido competencia exclusiva en la materia.*

El sistema general de transporte terrestre se ha dibujado tradicionalmente mediante la legislación del Estado, compuesta por las siguientes normas y demás normativa de desarrollo:

1. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT).
2. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT).

Con posterioridad, la **sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional**, se pronuncia en relación con determinados artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, declarando nulos sus artículos 113 a 118 que regulan el **transporte urbano de viajeros**, e inconstitucionales el inciso 2.1 del párrafo 1.1, y el párrafo 2.1 del artículo 2, al considerar el Alto Tribunal que la regulación por el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial.

Para evitar este vacío normativo, la Comunidad Autónoma de Madrid dicta sus propias normas de transporte urbano vinculadas a la regulación del taxi y establecimiento de reglas de coordinación con el transporte interurbano:



**1. Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.**

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

Las normas estatales de aplicación supletoria son esencialmente la LOTT y el ROTT.

**2. 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 el informe emitido por el Consejo de Estado con ocasión del Proyecto del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo indicaba:

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

Este marco regulatorio del transporte urbano se completa con la normativa del Ayuntamiento de Madrid recogida en la **ORT de 28 de noviembre de 2012**, modificada en tres ocasiones: por Acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014, de 31 de octubre de 2017 y de 1 de junio de 2021.

**6.1.2 Competencia en materia de accesibilidad en el transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad.**

En materia de garantía de los derechos de las personas con discapacidad, el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social establece que

*Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán y facilitarán el desarrollo de medidas de fomento y de instrumentos y mecanismos de protección jurídica para llevar a cabo una política de igualdad de oportunidades, mediante la adopción de las medidas necesarias para que se supriman las disposiciones normativas y las prácticas contrarias a la igualdad de oportunidades y el establecimiento de medidas para evitar cualquier forma de discriminación por motivo o por razón de discapacidad.*

En materia de accesibilidad, el artículo **8.3 del RTCM** dispone que *"La Administración mediante planes periódicos velará por que el colectivo de minusválidos disponga de suficientes vehículos adaptados que cubran las necesidades de los mismos."*

Por su parte, el **artículo 8, en sus apartados 1 y 3, 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:

- 1. En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo*



VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible.

2. 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.

3. Lo establecido en los anteriores apartados 1 y 2 se planificará por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este real decreto. La ejecución de lo establecido en dichos dos subapartados no podrá superar los diez años, tras la entrada en vigor de este real decreto.

#### 6.1.3 Competencia en materia de defensa de consumidores y usuarios.

En materia de protección de consumidores y usuarios, el Ayuntamiento de Madrid ejercía tales competencias en virtud de la atribución que realizaba el artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

En conclusión, la propuesta de modificación de esta ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias que en materia de consumo otorga la citada legislación de la Comunidad de Madrid, que con carácter general habilita a las entidades locales a “velar por la protección y defensa de los consumidores, en el ámbito de su territorio y respecto a su población”

#### 6.1.4 Competencia en materia de gestión del tráfico y regulación de los usos de las vías.

En materia de gestión y ordenación del tráfico y regulación de los usos de las vías y espacios públicos, esta modificación normativa se dicta en el ejercicio de las competencia municipales sobre estas materias tal y como disponen:

Primero, el artículo 25 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en concreto, al aludir al tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

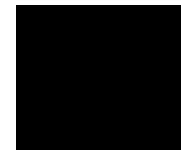
Segundo, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, establece:

*El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados*

### 6.2 Impacto organizativo

Al analizar el impacto organizativo de la incidencia de la propuesta normativa en la organización municipal, tanto en su aspecto de creación o supresión de órganos y puestos de trabajo como en atención al reparto de atribuciones, resulta:

- No implica cambios en la organización municipal, ni la creación o supresión de órganos ni puestos de trabajo.
- No da lugar a un nuevo reparto de atribuciones entre los distintos órganos o entidades del sector público municipal.



- No dan lugar a modificación de los decretos de la Alcaldía o Acuerdos de la Junta de Gobierno de desconcentración y delegación de competencias.

### 6.3 Impacto presupuestario

#### 6.3.1 Impacto presupuestario extraordinario derivado de la concesión de licencias de eurotaxi mediante concurso

La modificación propuesta de la ORT establece la posibilidad de crear licencias a las que sea obligatorio adscribir vehículos eurotaxi para conseguir los objetivos marcados por la normativa de accesibilidad del 5% de la flota.

Si bien, el impacto presupuestario extraordinario derivado de la creación de las licencias dependerá del momento y procedimiento concreto de otorgamiento que finalmente se apruebe, se desarrolla a continuación una descripción del procedimiento de otorgamiento de licencias y del eventual impacto presupuestario para el Ayuntamiento de Madrid para su valoración en el marco de la memoria de análisis de impacto normativo.

##### 6.3.1.1 Impacto presupuestario extraordinario derivado de la creación de licencias de taxi

Los ingresos extraordinarios de carácter presupuestarios derivados del otorgamiento de licencias de taxi dependerán del número de nuevas licencias otorgadas y del precio de cada una de las licencias de eurotaxi otorgadas.

El precio base de las licencias de eurotaxi otorgadas se calculará a partir de los siguientes parámetros:

1. **Precio de mercado de las licencias.** La LCSP establece en el 102 apartado 3, relativo al precio, que "Los órganos de contratación cuidarán de que el precio sea adecuado para el efectivo cumplimiento del contrato mediante la correcta estimación de su importe, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto base de licitación y la aplicación". El artículo 7 de la ORT relativo a las transmisiones de licencia obliga en las transmisiones de licencia se acredite el ejercicio del derecho de tanteo de los conductores asalariados. A partir de esa información el Ayuntamiento de Madrid ha establecido que el valor medio de la licencia es 127.033 euros, basado en los últimos datos disponibles.

Dado el dinamismo del sector del taxi y la variación en el precio de las licencias de taxi derivadas de la competencia de otros medios de transporte, en particular los servicios de alquiler de vehículo con conductor, los precios de salida de las licencias se reevaluarán en el procedimiento de otorgamiento para adaptarse a las condiciones del mercado en ese momento.

2. **Descuento inicial sobre el valor de mercado.** A efectos de garantizar la adjudicación de las licencias ofertadas, se considera apropiada la realización de un descuento inicial sobre la valoración establecida en el punto 1 a partir del precio de mercado de las licencias. Se propone un 35% sobre el precio de mercado de la licencia en el precio de salida, sin perjuicio de que el precio de adjudicación se determine en función de la oferta que presente cada licitador.

Precio	Importe
Precio de mercado de la licencia	127.033
Descuento inicial (35%)	- 44.462
<b>Precio base concurso</b>	<b>82.571</b>

A partir de estos considerandos se establece un precio mínimo de la licencia de eurotaxi de 76.220 euros. No se prevé el otorgamiento de subvenciones para la adquisición de vehículo para las licencias creadas por este procedimiento.

Por tanto, la estimación mínima de ingresos presupuestarios sería la siguiente, en función del número de licencias otorgadas:

Nº nuevas licencias Eurotaxi	Ingreso extraordinario
0	-
50	4.128.550
100	8.257.100
150	12.385.650
200	16.514.200
250	20.642.750
300	24.771.300
350	28.899.850
400	33.028.400
450	37.156.950
500	41.285.500
550	45.414.050

Para una convocatoria de 300 licencias, el escenario más probable, el valor mínimo de los ingresos extraordinarios sería 24.771.300 euros suponiendo que se adjudica la totalidad de las licencias creadas. Como se ha indicado anteriormente, en el marco del proceso de otorgamiento de licencias mediante concurso se reevaluarán los precios de las licencias en condiciones de mercado, por lo que las cifras anteriores han de considerarse como estimadas.

Finalizado el procedimiento de concurso, sería preciso acreditar los requisitos que determina la normativa de transportes en el RTCM y en la ORT, por lo que será aplicable la tasa administrativa de 491,30 euros por "Otorgamiento, transmisión, expedición de duplicado y revisión administrativa anual de licencias de autotaxis" que, conforme a Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Prestación de Servicios Relacionados con licencias, autorizaciones y otros documentos administrativos de autotaxis, de 15 de diciembre de 1989 (actualizada a 2025). Para 300 licencias supondría un importe de 147.390 euros.

### 6.3.2 Impacto presupuestario de la gestión ordinaria de nuevas licencias de eurotaxi

La aprobación de esta propuesta normativa no comporta impacto significativo en los ingresos ordinarios recurrentes derivados de las gestiones municipales. Dado que hay una recaudación media anual por tasas relacionadas con la tramitación de expedientes del taxi de un millón de



euros aproximadamente, se estima que los ingresos municipales por tasas se incrementarán en un 1,9% (por el aumento de 300 licencias sobre 15.812 previsto de licencias de taxi adaptado, lo que supone 19.000 euros, que irían con cargo a la partida presupuestaria 001/3/32900 – AUTOTAXI del Ayuntamiento de Madrid. La estimación se realiza considerando los ingresos aumentan de forma proporcional con el tamaño de la flota. Como no se prevé una ampliación de la RPT para atender las medidas que se proponen implementar en esta modificación, los ingresos por tasas suponen un aumento en los ingresos del Ayuntamiento.

En relación con los gastos, se requieren las siguientes actividades para la implantación de la norma:

- Elaboración del concurso para el otorgamiento de nuevas licencias de Eurotaxi o taxi adaptado, que se acometerá con los recursos propios del Servicio del Taxi, por lo que no se genera un incremento de costes.
- Requiere adaptaciones de la aplicación del Taxi, conocida como ACOT o aplicativo que le sustituya, para incluir, entre otras cuestiones:
  - el procedimiento de otorgamiento de nuevas licencias;
  - el alta de modelos de vehículos autorizados con anterioridad; y
  - la licencia por puntos.

No se prevé un incremento de RPT debido al incremento en el número de licencias, ni por la tramitación del concurso para el otorgamiento de nuevas licencias, por lo que no se prevé un incremento de gasto en el capítulo 1.

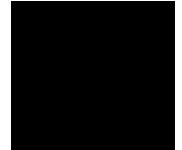
Se estima el gasto necesario para la implantación del desarrollo en 2.000 horas, con un importe unitario de 50 euros/hora, lo que supone una inversión de 100.000 euros en desarrollo. Se asume que el gasto de mantenimiento de la aplicación es el 15% del importe del desarrollo, lo que supone un incremento del gasto anual de 15.000 euros. Este gasto iría con cargo a la partida presupuestaria 501/102/491.01/22706.00 del Ayuntamiento de Madrid.

### 6.3.3 Impacto presupuestario general

En consecuencia, el impacto presupuestario que se prevé en los próximos 4 años es el siguiente

Año	Concepto	Ingreso	Gasto
<b>2025</b>		-	<b>100.000</b>
	Adaptación de los sistemas de soporte de la Ordenanza		100.000
<b>2026</b>		<b>24.937.690</b>	<b>15.000</b>
	Ingreso extraordinario precio licencia	24.771.300	
	Ingresos tasas expedición de licencia	147.390	
	Ingresos tasas gestión ordinaria	19.000	
	Mantenimiento de actualización de sistemas		15.000
<b>2027</b>		<b>19.000</b>	<b>15.000</b>
	Ingresos tasas	19.000	
	Mantenimiento de actualización de sistemas		15.000
<b>2028</b>		<b>19.000</b>	<b>15.000</b>
	Ingresos tasas	19.000	
	Mantenimiento de actualización de sistemas		15.000
<b>Total acumulado 2025-2028</b>		<b>24.975.690</b>	<b>145.000</b>

Se asume que la resolución del otorgamiento de las licencias se realizará en el año 2026. El importe concreto del ingreso extraordinario dependerá del número de las licencias que finalmente



se otorguen y de los importes ofertados por los licitadores. Los ingresos por tasas de expedición de licencias dependerán del número de licencias que finalmente se otorguen.

## 6.4 Impacto económico

La aprobación de esta modificación normativa supone una regulación del sector del taxi, pero no se trata de una regulación ex novo, cuya determinación comporta un impacto económico limitado.

El taxi es una actividad privada de interés general. Se trata de una **actividad privada** en tanto que los titulares de licencia de autotaxi gozan de autonomía económica y de dirección en la explotación gestionando los servicios a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial. Pero al propio tiempo es una actividad calificada **de interés público**, cuyo acceso requiere de autorización previa y su ejercicio el sometimiento a las reglas de utilización y condiciones de prestación, dado que se dirige a una pluralidad indeterminada de usuarios cuyos derechos es imprescindible proteger y precisa de modulación mediante reglas de regulación y ordenación del servicio.

A continuación, se identifican y analizan los posibles impactos económicos de las modificaciones propuestas a iniciativa municipal.

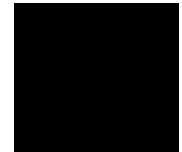
### 6.4.1 Otorgamiento de nuevas licencias para la adscripción de vehículos adaptados (artículo 6 bis de la ordenanza)

El nuevo artículo 6 bis de la ORT contempla un procedimiento específico para el otorgamiento de nuevas licencias de autotaxi para la adscripción vehículos eurotaxi que responde a la necesidad de alcanzar el 5% de la flota de eurotaxi en los términos que prevé 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, al indicar que para el caso de que no se cubra, que *los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible*

#### 6.4.1.1 Impacto en el sector del taxi

Las licencias de autotaxi desarrollan su actividad en el Área de Prestación Conjunta de Madrid (APC) que es un ámbito territorial de prestación del servicio del taxi conformado por 69 municipios y **15.812 licencias**, una vez que se ultime el procedimiento de canje previsto en la **Resolución de 3 de junio de 2024**, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, por la que se autoriza la incorporación al Área de Prestación Conjunta de Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid de 13 nuevos municipios en el APC de Madrid que incluyen un total de 36 licencias.

Además, los artículos 41 del RTCM y 37 de la ORT, establecen reglas de ordenación y regulación del servicio, el régimen general de descanso. De este modo, las licencias de autotaxi descansan un día de lunes a viernes en función del número ordinal de terminación de la licencia, y, otro día, en sábado o domingo, en función del número par o impar de la licencia. Se regula también un régimen especial para las licencias que tienen adscrito un vehículo eurotaxi, de modo que están excepcionados de cumplir el régimen general. Esto determina que las licencias de autotaxi pueden prestar servicio durante cinco días a la semana, mientras que las licencias que tienen adscrito un vehículo eurotaxi pueden prestar servicio los siete días de la semana, al estar exentos del régimen general de descanso (artículo 41.2 del RTCM y artículo 38 bis 2 de la ORT).



De acuerdo con las citadas previsiones normativas, teniendo en cuenta que las 15.812 licencias de autotaxi siguen un régimen de descanso resulta:

- La flota efectiva de lunes a viernes (5 días/semana) es 12.650 autotaxi
- La flota efectiva de sábados y domingos (2 días/semana) es 7.906 autotaxi

Esto determina que se dispone de una media ponderada diaria de flota efectiva total de **11.294 vehículos autotaxi**. De esta manera, el 5% de la flota efectiva de eurotaxi es de **594 eurotaxis**.

El número de licencias que será preciso crear dependerá del número de licencias de eurotaxi existentes en el momento concreto en el que se convoque el procedimiento de otorgamiento. Se ha preparado un cuadro con los impactos estimados en función del número de licencias de eurotaxi que se otorguen.

De acuerdo con el Estudio de explotación del Taxi del Ayuntamiento de Madrid de 2022, un vehículo autotaxi recorre una media de 237 km diarios, de los cuales 117 los hace estando ocupado, y el resto en vacío, con una facturación media diaria de 209 €.

El valor de la licencia se ha calculado como la media de los valores de transmisión de licencias obtenidos del procedimiento de derecho de tanteo de los conductores. El promedio obtenido de valor de la licencia es 127.033,33 euros.

Se puede calcular el impacto de la creación de las licencias sobre un total de 15.812. Si se adopta una aproximación conservadora, asumiendo que la demanda se mantiene constante y se reparten los servicios se puede calcular que los ingresos diarios de la flota ampliada según la siguiente fórmula  $209 \times 15.812 / (15.812 + \text{Nuevas Licencias})$ .

Este cálculo de caso peor, no considera que los eurotaxis atenderán una demanda insatisfecha con el servicio actual, por lo que la minoración del importe de los ingresos será inferior al indicado.

Por otro lado, el aumento de un determinado porcentaje en el número de licencias puede producir una depreciación en el valor de las restantes licencias. Si se toma como punto de partida que el valor de cada licencia es proporcional al valor de la demanda y que esta no cambia con la creación de nuevas licencias de eurotaxi (una hipótesis conservadora, puesto que al existir demanda insatisfecha el valor global del mercado crece), se llega a la conclusión de que el incremento del número de licencias, supone un reparto de la demanda y, por tanto, una disminución proporcional en el valor de cada licencia, por los siguientes motivos:

- La creación de licencias de eurotaxi permitirá atender una demanda de movilidad insatisfecha, por lo que aumentará el valor de mercado del precio de la licencia.
- El precio de la licencia de eurotaxi, que tiene como carga la adscripción obligatoria de un vehículo adaptado, será inferior al precio de la licencia ordinaria, que tiene la libertad de adscribir el vehículo que más convenga a sus intereses y que, por tanto, tendrá un valor superior al de la licencia de eurotaxi.

## Información de Firmantes del Documento



Nº nuevas licencias Eurotaxi	% Incremento licencias	Valor licencia	% Depreciación licencia	Ingresos diarios	% Disminución ingresos
0	0,00%	127.033,33	0,00%	209,00	0,00%
50	0,32%	126.632,90	0,32%	208,34	0,32%
100	0,63%	126.234,98	0,63%	207,69	0,63%
150	0,95%	125.839,56	0,94%	207,04	0,94%
200	1,26%	125.446,61	1,25%	206,39	1,25%
250	1,58%	125.056,10	1,56%	205,75	1,56%
<b>300</b>	<b>1,90%</b>	<b>124.668,02</b>	<b>1,86%</b>	<b>205,11</b>	<b>1,86%</b>
350	2,21%	124.282,33	2,17%	204,47	2,17%
400	2,53%	123.899,03	2,47%	203,84	2,47%
450	2,85%	123.518,08	2,77%	203,22	2,77%
500	3,16%	123.139,47	3,07%	202,59	3,07%
550	3,48%	122.763,17	3,36%	201,97	3,36%

Teniendo en cuenta que a enero de 2025 hay 360 eurotaxis, sería necesario incrementar la flota de éstos en **234** vehículos, que permitiría alcanzar el 5 % legalmente exigido. De la experiencia pasada, se sabe que el número de vehículos eurotaxi ha mantenido una tendencia progresiva a la baja, por lo que, para garantizar en la medida de lo posible que la flota de eurotaxis no baje por debajo del umbral del 5 %, se va a trabajar con la hipótesis de que el procedimiento de otorgamiento se haga para **300 nuevas licencias**. Ese incremento supone un 2,66 % sobre la actual media ponderada diaria de autotaxi en activo (un 1,90% sobre el número de licencias).

Para 300 nuevas licencias:

- Los ingresos diarios serían 205,11 euros, lo que supone una disminución del 1,86% de los ingresos.
- El valor de la licencia sería 124.668,02 euros, lo que supone una disminución del 1,86% del valor de la licencia.

Por tanto, incrementar la flota en el porcentaje y número antes expuestos no supondrá una minoración significativa de los ingresos, dado que en la actualidad hay un porcentaje de demanda de servicios de taxi que no pueden ser atendidos, por lo que, de incrementarse la flota de vehículos operativos, al no tener los vehículos eurotaxi restringido su ámbito de prestación únicamente a usuarios que tengan la condición de PMR, podrá atenderse ese porcentaje de demanda que ahora queda sin cubrir, especialmente en los momentos de mayor petición, por lo que se estima que el impacto económico en las licencias actuales sea inapreciable. Además, puede contribuir a acercar nuevos potenciales usuarios al servicio del taxi, mejorando la disponibilidad y cobertura del servicio.



#### 6.4.1.2 Impacto en las familias

Desde el punto de vista de las familias, la mejora en la oferta de eurotaxis reduce la necesidad de que las familias con miembros con discapacidad dependan de vehículos privados adaptados. Esto vehículos tienen un **coste de adquisición** superior a los vehículos estándar debido a la necesidad de incorporar rampas de acceso, plataforma elevadora, reposacabezas y demás elementos específicos. El precio inicial de un vehículo adaptado puede superar fácilmente los 40.000 €, dependiendo del modelo y las adaptaciones requeridas.

Además del precio de adquisición, los vehículos adaptados tienden a tener mayores **costes de mantenimiento** debido a los sistemas mecánicos adicionales (rampas hidráulicas, plataformas) que requieren revisiones periódicas, repuestos específicos que suelen ser más caros y difíciles de conseguir y la necesidad de ajustes regulares para garantizar la seguridad y funcionalidad de las adaptaciones.

Muchas familias no logran amortizar plenamente estos costes, ya que el uso del vehículo puede estar restringido a ciertas necesidades (consultas médicas, actividades puntuales), lo que lo convierte en una inversión costosa para un uso limitado.

Por tanto, para las familias el eurotaxi es una alternativa económica, accesible y flexible eliminando la necesidad de una inversión inicial lo que les permite acceder al transporte adaptado sin incurrir en elevados gastos de adquisición y mantenimiento. No solo alivia la carga financiera y logística que supone mantener un vehículo propio, sino que también fomenta la inclusión social, mejora la calidad de vida de las familias y garantiza que todas las personas tengan acceso igualitario a servicios de transporte adaptado.

#### 6.4.2 Vehículos adaptados con clasificación medioambiental C (artículo 16)

Con la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, por la que se modifica la ORT, se establece que todos los vehículos autotaxi, incluidos los eurotaxis, han de tener clasificación medioambiental Cero emisiones o ECO, permitiendo la prestación del servicio a los eurotaxis C ya existentes en la flota hasta el momento de su sustitución, con el fin de avanzar 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 de la ORT).

Con la modificación que ahora se propone de la ordenanza, se incluye la posibilidad de que los **vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C** con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi para favorecer la autonomía personal y social de las personas con discapacidad física (artículo 16 de la ORT), cuya aprobación tiene una incidencia económica directa. En este caso, existe un impacto directo en dos vías:

- Menor coste de adquisición del vehículo porque ya no sería preciso el cambio de combustible. Se puede estimar el impacto positivo considerando que el coste de transformación de un vehículo C a ECO mediante transformación a GLP tiene un coste aproximado de 2.000 euros, en sus variantes más económicas.
- Incremento en el número de vehículos disponibles para su transformación a eurotaxi, lo que redundaría en mayor oferta y, en general, mejores precios.

Además, hay que considerar que los eurotaxi tiene un precio de adquisición mayor debido a los costes de adaptación a eurotaxi, que varían de 11.000 a 15.000 euros aproximadamente.



Por tanto, la posibilidad de que los vehículos eurotaxi sean de clasificación medioambiental C tiene un impacto económico positivo en el sector del taxi dado que se reducen los costes de adquisición y se incrementa la oferta de vehículos disponibles.

#### 6.4.3 Dimensiones y tolerancias de los vehículos autotaxi (Anexo I).

La ORT de 2012 recoge en su Anexo I las dimensiones mínimas que debe cumplir el interior de los vehículos autotaxi como medida de gestión de la flota de vehículos autotaxi que reúna unos estándares mínimos de calidad del servicio, seguridad y modernización.

La mejora de la calidad del servicio implica una mayor comodidad para los pasajeros, lo que es especialmente útil para familias numerosas, personas que viajan con equipajes y usuarios con necesidades especiales, además incrementa la percepción de calidad en comparación con vehículos más pequeños o compactos.

Vehículos más grandes tienden a ser más seguros en términos de estabilidad y protección frente a impactos, beneficiando tanto a los pasajeros como a los conductores.

La renovación progresiva de flotas hacia modelos más grandes, modernos y tecnológicamente avanzados, lo que también puede estar alineado con objetivos de sostenibilidad.

La modificación de la ordenanza mantiene las dimensiones mínimas y las tolerancias admitidas que ya establecía la ordenanza, con las siguientes novedades:

- Se admiten tolerancias a las dimensiones mínimas de los vehículos autotaxi, no solo cuando se corresponda con modelos de vehículos previamente autorizados por el Ayuntamiento sino también cuando se trate de vehículos libremente elegidos por el titular de la licencia, con el fin de equiparar las condiciones de los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi.

Dado que el fin de la norma es aplicar los mismos requisitos, ampliando la oferta de vehículos por libre elección, esta medida no tiene un impacto económico directo.

- Se revisa la dimensión H5 (altura entre el umbral de la puerta trasera y el suelo) que permite el acceso de los viajeros al vehículo autotaxi.

Esta medida se adapta a la evolución tecnológica de los vehículos garantizando la seguridad y calidad del servicio en términos de comodidad de los viajeros que han de acceder al vehículo. Por tanto, no tiene un impacto económico directo.

Por tanto, aunque estas medidas no generan un impacto económico directo para los taxistas según lo indicado, podrían tener efectos económicos indirectos positivos a largo plazo, como:

- Incrementar la satisfacción y experiencia del viajero y, con ello, las peticiones del servicio.
- Evitar costes innecesarios al mantener flexibilidad en la elección de vehículos.
- Posicionar al sector del taxi como un servicio de calidad, seguro y moderno.

#### 6.4.4 Duración del descanso de las licencias en sábados, domingos y festivos.

La reducción de la duración del descanso obligatorio en el servicio de autotaxi, ampliando el horario operativo, tiene implicaciones económicas tanto para los operadores como para los viajeros.

En el sector del taxi, la reducción de la duración del descanso de las licencias permite a los taxistas incrementar sus horas de trabajo, lo que se traduce en mayores ingresos potenciales, especialmente en horarios de mayor petición de servicio, como fines de semana y festivos, en las que pueden beneficiarse de tarifas más altas (tarifa 2 frente a la tarifa 1) y una mayor frecuencia de viajes.

Respecto a los viajeros, implica una reducción de los tiempos de espera dado que les permite encontrar taxis disponibles con mayor facilidad en horarios críticos, mejorando la satisfacción del cliente, y, favorece una mejora de la cobertura del servicio, pues la medida responde a las necesidades de transporte nocturno, fines de semana y festivos, ofreciendo una solución eficiente en horarios tradicionalmente desatendidos. Además, en servicios previamente contratados a precio cerrado en los que se admite una reducción del 15% sobre las tarifas aprobadas, la mayor oferta podría estabilizar las tarifas beneficiando a los usuarios.

En cuanto a la planificación y gestión del transporte, la medida permite una distribución más homogénea de los taxis durante el día, reduciendo los momentos de posible saturación o déficit del servicio, contribuyendo a la optimización del servicio y a un transporte más eficiente.

Por tanto, la reducción del descanso tiene un impacto económico positivo en términos de ingresos potenciales para los operadores, mejora de la cobertura del servicio y competitividad del sector frente a otras alternativas de transporte. Sin embargo, también podría implicar costos operativos más altos y riesgos asociados a la saturación de la oferta en horarios en los que las peticiones de servicio por los usuarios sean menores.

La medida es económicamente viable y tiene un impacto positivo sostenido en el sector del taxi de Madrid, siendo favorable para los viajeros.

#### 6.4.5 Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.

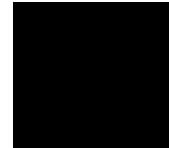
El análisis del impacto económico se realiza considerando la situación diferenciada:

**a) Titulares de licencias existentes (con exención transitoria):**

Los titulares de licencias de autotaxi que ya operan con vehículos eléctricos puros no se verán afectados por la medida de forma inmediata, ya que podrán seguir operando bajo las mismas condiciones (es decir, con la exención del régimen de descanso) hasta que transfieran la licencia o sustituyan el vehículo eléctrico. Esto garantiza que los titulares de licencias existentes no pierdan ingresos de manera abrupta, ya que seguirán disfrutando de la exención y podrán operar todos los días de la semana. La transitoriedad ofrece un periodo de adaptación y preserva las condiciones de utilización de la licencia durante el tiempo en que mantengan sus vehículos eléctricos.

**b) Titulares que adscriban un vehículo eléctrico en los seis meses siguientes:**

Los titulares de licencias que decidan adscribir un vehículo eléctrico puro en el plazo de seis meses desde la aprobación de la normativa también disfrutarán de la exención del régimen de descanso. Esta medida se justifica por los períodos de entrega y suministro de los vehículos, de modo que la entrada en vigor de la norma no perjudique a quienes ya hayan realizado el pedido del vehículo bajos unas expectativas de modelo de negocio. Esto permite a los nuevos titulares tener el mismo beneficio que los titulares existentes, facilitando la transición hacia los vehículos eléctricos sin impacto económico directo. Por tanto, no se reducirá las horas operativas que vengan realizando ni afectará a su modelo de negocio.



**c) Impacto en los titulares de licencias posteriores a seis meses (régimen ordinario de descanso):**

Los titulares de licencias que adscriban un vehículo eléctrico después del plazo de seis meses no disfrutarán de la exención y estarán obligados a seguir el régimen ordinario de descanso. Esto implica que no podrán operar todos los días de la semana, limitando la flexibilidad operativa y reduciendo su capacidad para generar ingresos. Este cambio podría hacer que algunos titulares de licencias reconsideren su inversión en vehículos eléctricos, ya que perderán la ventaja de operar sin restricciones de descanso, pero puede permitir su conversión a eurotaxi, donde se mantiene la posibilidad de prestar servicio diariamente.

Por tanto, se considera que la implementación de esta medida no genera impacto económico al permitir una implementación gradual y sostenida.

**6.4.6 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con un antelación mínima de 24 horas**

El derecho de las personas con movilidad reducida a un servicio de movilidad adecuado a sus necesidades es la justificación de una regulación diferenciada del servicio de autotaxi.

Del análisis de la oferta de servicios de taxi adaptado proporcionada por radioemisoras y entidades de contratación por medios telemáticos se ha detectado que no todas las entidades proporcionan un servicio que garantice la reserva solicitada por los usuarios cuando se realiza con una antelación suficiente.

Las entidades representativas del sector de los usuarios con movilidad reducida han denunciado de forma reiterada que la imposibilidad de reservar de forma anticipada un servicio de taxi adaptado dificulta de forma muy importante el ejercicio del derecho a la movilidad, que puede ser especialmente gravoso en circunstancias como visitas médicas o viajes de larga distancia. La falta de unidades para la prestación del servicio o un tiempo de espera dilatado de servicio puede entenderse en el caso de una solicitud inmediata del servicio de taxi adaptado, pero no es admisible cuando el cliente actúa de forma diligente y reserva con debida antelación el servicio que va a necesitar.

La obligación de adscribirse a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos, que no aplica a los titulares de licencia con vehículos no adaptados, tiene como objetivo fundamental que el colectivo de usuarios con movilidad reducida pueda hacer reservas previas en igualdad de condiciones que el resto de usuarios, de forma planificada y con antelación suficiente, para que pueda ser organizada por el usuario y atendida por las entidades de contratación como por los titulares de taxis adaptados. Las radioemisoras y entidades de contratación telemática que no ofrezcan un servicio de reserva previa no están facilitando el cumplimiento efectivo de este derecho a la movilidad de las personas con movilidad reducida y, por tanto, no podrán ser elegidas por los titulares de taxis adaptados.

Se considera que la oferta de la reserva previa de servicios de taxi adaptado es una medida organizativa que no supone un impacto económico significativo en las operaciones de las radioemisoras y entidades de contratación por medios telemáticos, que ya prestan este tipo de servicios de reservas previas al resto de viajeros que demandan sus servicios.

#### 6.4.7 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de realización de servicios mínimos de taxi adaptado

La obligación de prestación de servicios mínimos a los titulares de licencias de autotaxi tiene como objetivo principal garantizar las necesidades de movilidad del colectivo de personas con movilidad reducida.

El análisis de la información facilitada por radioemisoras y entidades de contratación telemática que se recopila anualmente en la revista del taxi ha revelado que un porcentaje muy importante de los titulares de licencias de taxi adaptado realizan un número muy bajo de servicios de taxi adaptados. El año 2022 (revista año 2023) de 127.847 servicios realizado por 362 taxis adaptado (353 servicios/año.taxi) un 38,12% realiza menos de 100 servicios/año.

Los titulares de licencias de servicio de taxi adaptado se benefician de unas condiciones favorables para la explotación de las licencias – régimen de descanso especial, subvenciones a la adquisición de vehículos elevadas, etc.- para compensar las servidumbres del servicio. En un contexto de demanda insatisfecha, según informan las entidades representativas del sector, existe un porcentaje significativo que no presta el servicio para el cual se conceden ventajas sustanciales.

Por tanto, se considera necesario el establecimiento de un número mínimo obligatorio de servicios.

El coste de estas obligaciones está compensado por los beneficios que se conceden a los titulares de licencias de taxi adaptado, por lo que, teniendo en cuenta que, en un reparto perfecto, se debe realizar un servicio por taxi y día, no supone una carga significativa desde el punto de vista económico.

#### 6.4.8 Dispositivos de navegación

La obligatoriedad de contar con un dispositivo electrónico de navegación, integrado o separado, con callejero y cálculo de rutas tiene un impacto económico positivo, ya que los modernos sistemas de navegación incorporan información en tiempo real del tráfico (retenciones, obras, etc.) que permiten optimizar los trayectos en una ciudad con un tráfico complejo, donde la ruta más corta, no siempre es la más eficiente.

El coste de un dispositivo GPS o el uso de aplicaciones de navegación en un teléfono inteligente resulta relativamente bajo en comparación con los ingresos promedio de la actividad. Incluso para los vehículos que no disponen de navegador integrado de fábrica, existen alternativas económicas en el mercado. De hecho, la mayor parte de los titulares de taxi y conductores ya cuentan con dispositivos de navegación, por lo que esta obligación afectaría exclusivamente a un pequeño porcentaje de personas.

Al optimizar rutas y reducir tiempos de viaje, se puede disminuir el consumo de combustible y, por ende, los costes operativo, mejorando la calidad del servicio que puede traducirse en una mayor demanda y fidelización de los clientes, redundando en beneficios para el sector.

Además, la implantación masiva de herramientas de navegación puede incentivar soluciones tecnológicas adicionales (aplicaciones de gestión de flotas, integración con plataformas de reservas, etc.). Aunque represente un gasto puntual, a largo plazo promueve la modernización y la profesionalización del gremio.

En conjunto, el impacto económico de la medida se considera positivo: si bien requiere una inversión inicial, ésta es limitada y previsiblemente se recuperará o compensará con la mejora en la eficiencia del servicio, el ahorro de costes y la mayor satisfacción de los clientes.

Además, es ya una práctica habitual y muy extendida en el sector la disponibilidad de estos dispositivos que favorece la prestación del servicio.

A efectos de cálculo de impacto económico de la medida el precio de un navegador externo (ej. Tom Tom GO 620, Garmin Drive 55) es inferior a 200 euros.

#### 6.4.9 Paradas de uso exclusivo para vehículos BEV (100% eléctricos)

La habilitación de una parada exclusiva para un taxi eléctrico implica la señalización horizontal y vertical y acondicionamiento del espacio, con un coste similar al resto de las paradas, por lo que el impacto económico global para las arcas municipales puede considerarse mínimo. Este tipo de actuación, si bien no implica costes elevados, sí requiere una adecuada planificación, para evitar que queden infrautilizadas o, por el contrario, sean insuficientes, si crece rápidamente el número de taxis eléctricos.

En el caso de que se habilitaran puntos de recarga en estas paradas, su implantación correspondería a operadores privados que realizarían la inversión necesaria para la instalación de los mismos. Precisarían la concesión de una autorización demanial para el uso de dominio público similar a otros puntos de recarga en la vía pública, sin que suponga un coste ni ingreso para el ayuntamiento. Por ejemplo, la convocatoria para la autorización para la instalación de puntos de recarga del año 2024, la autorización demanial se realiza a título gratuito (<https://sede.madrid.es/portal/site/tramites/menuitem.62876cb64654a55e2dbd7003a8a409a0/?vgnextoid=8003a4142d82b810VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnextchannel=23a99c5ffb020310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&vgnextfmt=default>).

A medio y largo plazo supondrá un efecto positivo en la electrificación de la flota del taxi y, en consecuencia, la reducción de emisiones.

#### 6.4.10 Examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi

La modificación de la ordenanza incluye un sistema de ordenación del examen para quienes no superen la prueba con un período mínimo de espera.

Respecto al aspirante, el coste económico por presentarse al examen se mantiene inalterado. Implica un posible retraso potencial de ingresos derivado de la actividad pero solo para el grupo de quienes suspenden de forma reiterada y tratándose de un efecto temporal, previsible y evitable con una preparación adecuada. Por tanto, el impacto económico limitado, reversible y proporcionales, afectando solo a quienes suspenden.

Respecto al sector del taxi, la medida se considera proporcional, pues no limita el número de aspirantes, ni afecta a la oferta total de conductores a medio y largo plazo. Al favorecer una mayor preparación de los aspirantes contribuye a una mayor calidad del servicio, lo que se traduce en beneficios indirectos: mayor satisfacción del viajero y reducción de errores derivados o desconocimiento de la normas. Por tanto, el impacto en el sector es positivo: se mejora la profesionalización sin limitar las entrada de nuevos potenciales conductores.



#### 6.4.11 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO

En términos económicos, esta medida puede tener impactos positivos a largo plazo, ya que mejorará la calidad del servicio. Conductores con una base educativa sólida son más capaces de gestionar adecuadamente las relaciones con los pasajeros, usar plataformas tecnológicas de forma eficiente y adaptarse a cambios en las normativas del sector. Aunque inicialmente podría haber un aumento de costes al exigir más formación, la mejora de la calidad del servicio puede resultar en mayores ingresos para el sector debido a la mejor reputación de los conductores y la satisfacción de los clientes.

### 6.5 Impacto en materia de unidad de mercado.

A continuación se realiza un estudio de las medidas incluidas en la modificación al amparo del artículo 49 del TUE y la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM).

#### 6.5.1 Consideraciones previas: Acceso y ejercicio de la actividad del taxi.

La prestación del servicio de autotaxi es una actividad reglada sujeta al régimen de autorización administrativa previa. Así lo refleja la **normativa de transportes** aplicable (artículo 3.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre y artículo 2 del Decreto 74/2005, de 28 de julio) y la **normativa reguladora de las bases de régimen local** cuyo artículo 84 bis 1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases de Régimen Local admite la exigencia de licencia *Cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de inequívocos impedimentos técnicos o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.*

Con la irrupción de la **Ley 20/2013, de 9 de diciembre**, de garantía de la unidad de mercado, (en adelante, LGUM) conviene concretar cuál es el alcance y cómo afecta su regulación a la actividad del taxi, que la incluye en su ámbito de aplicación (excluidos de la Directiva de Servicios), pero lo somete a unas consideraciones específicas fundamentales.

De acuerdo con la normativa de transportes expuesta y sobre las consideraciones generales previstas en la LGUM, la actividad del taxi queda encuadrada en los conceptos que maneja la LGUM, que expresamente menciona y somete a unas consideraciones particulares bajo un régimen regulador basado en el sometimiento de la actividad a **autorización previa** y establecimiento de requisitos de acceso y ejercicio de la actividad.

La LGUM parte de un principio general, la libre iniciativa económica, siendo su excepción el establecimiento de limitaciones que únicamente podrán imponerse respetando las consideraciones del artículo 5 de la LGUM:

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su **necesidad** en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo **3.11 de la Ley 17/2009**, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser **proporcionado** a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.



Por tanto, conforme al artículo 5 de la LGUM, el examen de la licitud de los límites o imposición de requisitos al acceso o ejercicio de una actividad económica, están sometidos a los **principios de necesidad y proporcionalidad**.

- **Principio de necesidad:** las limitaciones o requisitos a la actividad económica previstas por la autoridad competente han de ser **necesarias**, es decir, motivada para salvaguardar alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas:

*El orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de Seguridad Social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.*

- **Principio de proporcionalidad:** la limitación o requisito de acceso ha de ser **proporcionada** al interés invocado, sin que exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

El artículo 17.1 c) de la LGUM indica que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para la exigencia de autorización: *Cuando por la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público, la existencia de inequívocos impedimentos técnicos o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.* Añade su Preámbulo:

*La autorización será el instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en los casos donde existe una limitación del número de operadores en el mercado por la escasez de recursos naturales, el uso del dominio público, las limitaciones técnicas de esa actividad o por la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, incluidos aquellos cuya prestación necesita la utilización del dominio público o porque se trate de servicios que puedan poner en riesgo su adecuada prestación, como sucede, por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, con las concesiones demaniales o con las oficinas de farmacia que se consideran incluidas en las previsiones del artículo 17.1 de esta Ley.*

Vistos los artículos y Preámbulo de la LGUM resulta que la actividad del taxi tiene una consideración y mención especial de la que resulta:

- La actividad del taxi está sometida al régimen de autorización previa (artículo 17.1c) de la LGUM, admite la necesidad y proporcionalidad de someter la prestación del servicio del taxi al régimen de autorización previa;
- La prestación del servicio se somete a un número limitado de operadores, cupo o contingente (Preámbulo de la LGUM).

Del conjunto de medidas incluidas en la Ordenanza se determinan aquellas de iniciativa municipal que pudieran generar un impacto en materia de unidad de mercado, quedando excluidas de este análisis las que se consideran que no afectan a los principios propios de esta materia.

Información de Firmantes del Documento



## 6.5.2 Otorgamiento de nuevas licencias para la adscripción de vehículos adaptados (artículo 6 bis de la ordenanza).

El otorgamiento de nuevas licencias tiene como justificación la imposibilidad de conseguir el objetivo legal del 5% de la flota de vehículos adaptados mediante otras medidas (liberalización de la adscripción de modelos adaptados a la licencia, subvenciones a la adquisición de vehículos, régimen de descanso favorable, etc.) como se ha descrito en el apartado 4.3.1.1. Antecedentes.

Conforme a lo dispuesto en el Acuerdo de 7 de julio de 2022 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se resuelven las alegaciones presentadas y se aprueba definitivamente el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 existe un objetivo general de reducir los desplazamientos en coche para que no sobrepasen el 30% de los desplazamientos en 2030 (el taxi supone el 7% de los vehículos-km en la ciudad de Madrid, un 10% en el interior de M30).

La obligación de disponer de un 5% de flota accesible para garantizar el derecho a la movilidad de las personas con movilidad reducida plantea un conflicto que no puede resolverse de otra forma que mediante la creación del número mínimo de licencias imprescindible para la obtención del mínimo legal del 5%, pues exceder esa cantidad supondría el conflicto con otros requisitos normativos que impiden su ampliación.

Por tanto, el número de licencias que se propone, condicionado a la adscripción de un vehículo adaptado, es coherente con los objetivos de movilidad sostenible establecidos en la normativa medioambiental y de gestión del tráfico y protección del entorno.

### 6.5.2.1 Antecedentes

El artículo **8.3 del RTCM** dispone que *“La Administración mediante planes periódicos velará por que el colectivo de minusválidos disponga de suficientes vehículos adaptados que cubran las necesidades de los mismos.”*

Por su parte, el **artículo 8, en sus apartados 1 y 3, 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:

1. *En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible.*
2. *Estos autotaxi 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 autotaxi no adaptados para dar servicio a cualquier ciudadano sin discapacidad.*
3. *Lo establecido en los anteriores apartados 1 y 2 se planificará por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este real decreto. La ejecución de lo establecido en dichos dos subapartados no podrá superar los diez años, tras la entrada en vigor de este real decreto.*

Este artículo 8 del RD 1544/2007 contiene una mandato claro a los Ayuntamientos: la necesidad de adoptar medidas para conseguir que un 5% de la licencias se correspondan a vehículos



adaptados, voluntario para los titulares de licencia y obligatorio si el citado porcentaje no se cubre, de modo que *los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible*.

El Ayuntamiento de Madrid con el fin de impulsar el incremento de la flota de eurotaxi recoge en esta modificación de la ORT un procedimiento específico de otorgamiento de licencias para eurotaxis (artículo 6 bis), cuya necesidad y proporcionalidad de la medida se entiende en el contexto del conjunto de actuaciones que durante años se han venido implementando que pueden concretarse en la siguientes: medidas de carácter normativo y las relacionadas con las subvenciones.

#### 6.5.2.1.1 Medidas de carácter normativo

Con la ORT de 28 de noviembre de 2012 y sus posteriores modificaciones de 2014 y 2021 se incluyen una amplia variedad de medidas como se describe a continuación:

**En el año 2012**, la ORT recoge las siguientes novedades:

- Se incluye por primera vez los vehículos autotaxi accesibles o adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas.
- Facilita la oferta de vehículos adaptados excluyéndolos de los límites máximos de emisiones y de las dimensiones exigibles al resto de vehículos autotaxi.
- Al estar exentos de los límites de emisiones, los vehículos adaptados tienen establecido un plazo máximo para prestar servicio de diez años, frente al resto de vehículos que superan los límites de emisiones, que solo pueden prestar servicio hasta el año 2020.

**En el año 2014**, había una insuficiencia de eurotaxis al no alcanzarse el 5% exigido. Del análisis efectuado en aquel momento resultó que esa carencia estaba provocada por el régimen general de descanso establecido en el artículo 37 de la ORT con carácter general para todas las licencias que obliga a las licencias de autotaxi a descansar un día de lunes a viernes y otro día en sábados y domingos, en función del número ordinal de terminación de la licencia, sin perjuicio que pueda descansar cualquier otro día (artículo 37).

En concreto, de las 15.723 licencias de autotaxi existentes en Madrid, solo 89 tenían adscrito un vehículo eurotaxi, lo cual representaba el 0.6 % de la flota general de autotaxi, lejos del 5 por ciento exigido. La regulación del régimen de descanso significaba que, de lunes a viernes había hasta 74 eurotaxis prestando servicio en todo el APC porque un 20% le correspondía el descanso, y, los sábados y los domingos 47 eurotaxis dado que el otro 50 % le tocaba librar.

Ante la situación descrita, con el fin de incentivar la conversión al Eurotaxi, en el año 2014 se añaden los artículos 38 bis y 38 ter a la ORT, que reflejan la línea estratégica municipal para permitir el aumento de la flota de Eurotaxi: el **Régimen Especial de Eurotaxi (REE)**. De esta manera, mediante un sistema de convocatoria pública de participación y aceptación voluntaria por los titulares de licencia de autotaxi, con un plazo de validez determinado de 6 años, se define un régimen especial de descanso y de publicidad: permitiendo que las licencias que tuvieran adscrito un taxi adaptado puedan prestar servicio todos los días de la semana y llevar publicidad en la parte trasera de la carrocería del vehículo.

En aplicación de dichos artículos, se aprobaron dos convocatorias:

- **Primera convocatoria**, publicada por Resolución de 24 de noviembre de 2014, de la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, por la que se ordena la publicación de la Resolución de 13 de noviembre de 2014, del Director





General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueba la I convocatoria para la concesión del régimen especial de las licencias de autotaxi que adscriban vehículos eurotaxi y sus bases específicas (B.O.C.M. núm. 298, de 15 de diciembre de 2014), en la que se establecía un cupo de 300 licencias y en el que resultaron adjudicatarios 300 titulares de licencias de autotaxi por resolución de 16 de marzo de 2015 (B.O.A.M. núm. 7.385 de 6 de abril de 2015).

- **Segunda convocatoria**, publicada por Resolución de 27 de marzo de 2017 del Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueba la II Convocatoria para la concesión de dicho régimen (B.O.C.M. de 31 de marzo de 2017), en la que se establecía un cupo de 300 licencias en la que resultaron adjudicatarios 300 titulares de licencias de autotaxi por resolución de 21 de junio de 2017 (B.O.A.M. 7.944, de 10 de julio de 2017).

Como resultado de la tramitación de estas dos convocatorias se alcanzó el objetivo previsto del 5% en atención a la flota efectiva de licencias, dando cumplimiento a las previsiones de la normativa estatal.

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

Dentro de este periodo, destaca también el **Plan Madrid Taxi Accesible** aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 2 de marzo de 2017 (BOAM núm. 7.862, de 8 de marzo de 2017) , que analiza la evolución del servicio de taxi adaptado y las medidas implementadas con el fin de ofrecer un instrumento de planificación y orientador de las necesidades de movilidad demandadas por los usuarios de este tipo de servicios.

**En el año 2021**, dado que tales convocatorias nacen con un plazo de validez determinado de 6 años y para un cupo cerrado de 300 licencias, con el fin de dar cumplimiento al mandato legal del 5% de la flota, la **Ordenanza 8/2021, de 21 de junio**, de modificación de la ORT, suprime el régimen de convocatorias y concede libertad a los titulares de licencia para adscribir un taxi adaptado sin necesidad de vincularse a convocatorias públicas de duración limitada y contingente cerrado, pero con los beneficios ya existentes (exención del 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 y favorecer su autonomía personal y social (Artículo 38 bis de la ORT).

En consecuencia, el Ayuntamiento, mediante los instrumentos de planificación y normativos, ha ido adoptando las modificaciones necesarias para que el número de eurotaxi alcance el porcentaje del 5% establecido en la normativa estatal. Y así, ha configurado un régimen de **libertad absoluta de adscripción** a las licencias de vehículos de taxi adaptados a personas con movilidad reducida; con el indicado **régimen favorable** en lo que se refiere a la exención del régimen general de descanso para las licencias que tuvieran adscritos dichos vehículos y la posibilidad de exhibición de publicidad en los términos indicados (artículo 38 bis de la ORT).

## Información de Firmantes del Documento



### 6.5.2.1.2 Medidas relacionadas con las subvenciones

En materia de subvenciones, ya en un primer período desde los años 2003 a 2010 se realizan tres convocatorias con un presupuesto global de cera de 1,5 millones de euros.

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 de 2022 los 10.000 euros por taxi adaptado nuevo. Además, para 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.

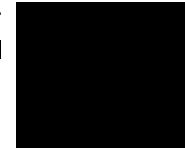
### 6.5.2.2 Situación actual

Las medidas implantadas no están consiguiendo los objetivos perseguidos por los siguientes motivos:

- **Mayores costes de adquisición y adaptación y operación de los vehículos adaptados**

El precio inicial de un vehículo adaptado puede superar fácilmente los 40.000 €, dependiendo del modelo y las adaptaciones requeridas. Los vehículos adaptados tienden a tener mayores costes de mantenimiento debido a los sistemas mecánicos adicionales (rampas hidráulicas, plataformas) que requieren revisiones periódicas, repuestos específicos que suelen ser más caros y difíciles de conseguir y la necesidad de ajustes regulares para garantizar la seguridad y funcionalidad de las adaptaciones.

Igualmente, se aprecia que los costes de operación son superiores. Conforme al Estudio de explotación del Taxi de 2022, un taxi ordinario presenta un coste aproximado de 3.660 euros/año. Tratándose de un eurotaxi supone un sobrecoste del 10% aproximadamente. Este incremento de costes operativos no se traduce en una mayor capacidad de facturación respecto al taxi ordinario, por lo que esta opción no es atractiva.



- **Reducida oferta de vehículos ECO y CERO para su transformación en vehículos adaptados.**

Las restricciones anunciadas para la industria del automóvil que plantean la prohibición de la venta de vehículos de combustión a partir de 2035, ha supuesto que se reduzca la presentación de nuevos modelos de etiqueta ECO y que los fabricantes se centren en los modelos eléctricos.

Cuando en 2021 se redactó la modificación de la ORT de 2021, la situación era diferente, con una oferta adecuada de vehículos de gas o híbridos con etiqueta ECO por lo que se exigió la utilización de vehículos ECO y CERO como taxis adaptados.

Esta exigencia de vehículos ECO o CERO EMISIONES está alineada con el artículo 195 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que prevé la utilización de este tipo de vehículos autotaxi y vehículos de alquiler con conductor para reducir las emisiones de una clase de vehículos que realizan una media de 200 Km diarios en la ciudad, suponiendo un porcentaje relevante de las emisiones.

En consecuencia, se ha comprobado que la exigencia de vehículos ECO y CERO EMISIONES ha supuesto una menor oferta de vehículos y una reducción de la adscripción de los mismos.

- **Las restricciones por parte de las entidades de intermediación de la oferta de servicios a personas de movilidad reducida**

Conforme a la información disponible:

- Algunas radioemisoras no admiten reservas previas de taxi adaptado.
- Las demoras en la atención del servicio de taxi adaptado son superiores al taxi ordinario, 25 minutos de media frente a 5 minutos de media. Esto se debe al tamaño del Área de Prestación Conjunta y a la falta de cobertura de los servicios con las unidades de taxis adaptados existentes.
- La tasa de anulación de servicios contratados es del 4,62%, superior a la del taxi ordinario.

- **Los taxis adaptados no pueden prestar servicios exclusivamente a personas con discapacidad por la insuficiente demanda**

Conforme a los datos facilitados por las radioemisoras a los que se están adscritos los vehículos adaptados, en el año 2022 se realizaron 127.847 servicios de taxi adaptado.

Teniendo en cuenta que hay 362 vehículos adaptados en el APC de Madrid y 365 días laborables al año suponen prácticamente un servicio por taxi adaptado y día, por lo que la prestación del servicio de taxi adaptado no es suficiente para la cobertura de los costes del taxi. Por tanto, es preciso que realicen otro tipo de servicios, si bien deben atender preferentemente los servicios para las personas con discapacidad, como así indica la ORT.

Analizada la evolución de las medidas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid para alcanzar el 5% de la flota de taxi adaptado y detallados los motivos que justifican la actual insuficiencia de las unidades legalmente prevista, se entiende el conjunto de medidas que incorpora esta modificación de la ordenanza, cuya necesidad y proporcionalidad en términos de la LGUM y libertad de establecimiento del artículo 49 del TJUE se describen a continuación.



### 6.5.2.3 Necesidad de la norma

Con la regulación actual prevista en la ORT, la adscripción de un vehículo adaptado a la licencia de autotaxi es libre. Sin embargo, a pesar de esta libertad de adscripción y de las subvenciones que se conceden a los vehículos adaptados, en la actualidad no se ha conseguido incorporar un porcentaje suficiente de vehículos para cumplir la normativa estatal de accesibilidad y proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social.

Sin duda alguna, el Ayuntamiento de Madrid ha venido adoptando toda una serie de medidas para conseguir que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada para personas de movilidad reducida, cuyos esfuerzos se centran ahora en recuperarlo. Por ello, uno de sus motivos principales de esta modificación es la adopción de nuevas medidas con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad y proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su independencia y autonomía personal y movilidad social, que se consideran necesarias en base a las razones de interés general indicadas y proporcionadas al fin perseguido.

El nuevo artículo 6 bis de la ordenanza, que permite crear licencias cuya condición esencial sea la adscripción de un vehículo adaptado, es la forma que permitirá conseguir el objetivo del número mínimo de licencias necesario para el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, preservando el derecho de los titulares de las licencias existentes a elegir el tipo de vehículo adaptado que desean adscribir en función de sus intereses. Sin esta exigencia de que la adscripción de un vehículo adaptado sea una condición esencial de la licencia no se podría garantizar el cumplimiento de los objetivos exigidos por la normativa estatal de accesibilidad para este tipo de transporte.

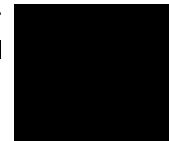
La propuesta de fijar un procedimiento específico de otorgamiento de nuevas licencias para vehículos eurotaxi responde a la normativa estatal de accesibilidad, que exige un porcentaje mínimo de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida. Esto constituye un interés general legítimo. A través de este procedimiento se plantea incrementar el número de eurotaxi para asegurar la disponibilidad de servicios especializados para un grupo vulnerable de usuarios, promoviendo la inclusión social y garantizando su derecho a la movilidad.

Dado que la propuesta se fundamenta en la normativa estatal de accesibilidad y transporte, que exige la disponibilidad suficiente de vehículos adaptados en la flota de taxis, responde a un marco normativo que trasciende el ámbito municipal y contribuye a la cohesión regulatoria.

### 6.5.2.4 Proporcionalidad de la norma

La propuesta de convocar concursos públicos para otorgar nuevas licencias de eurotaxi garantiza que el incremento se realice de manera planificada y ajustada a las necesidades reales, fijando el número de licencias en función de la normativa estatal que exige que el 5% de la flota efectiva sea eurotaxi y evitando un aumento desproporcionado que pueda afectar al entorno urbano.

El procedimiento de convocatoria abierta y pública con acceso equitativo garantiza la transparencia, igualdad de oportunidades y libre concurrencia entre los operadores interesados, evitando prácticas discriminatorias. Además, el permitir que cualquier operador pueda participar fomenta la igualdad en el acceso al mercado, evitando barreras injustificadas para pequeños operadores, de libre concurrencia, sin discriminación. La medida se centra en un segmento específico (eurotaxis) con una demanda insatisfecha que necesita ser atendida.



Por tanto, el procedimiento específico de otorgamiento de nuevas licencias es una medida proporcionada al fin perseguido: se adecúa al objetivo de incrementar el número de eurotaxis; atiende los principios de no discriminación y libre concurrencia, con un sistema de convocatoria público, abierto y de libre acceso; evita impactos negativos significativos en el mercado, dado que el objetivo del 5% (594 licencias sobre un total de 15.812) no supone una modificación relevante en el sector y, finalmente promueve la sostenibilidad al incluir también a los vehículos Eco y Cero emisiones.

Se considera que la norma es proporcional en la medida en que incrementa el contingente de licencias en el número necesario para alcanzar el fin perseguido.

Al equilibrar la accesibilidad con la sostenibilidad y la competitividad, esta medida fortalece el sector del taxi, fomenta la igualdad de oportunidades y contribuye a la cohesión del mercado único. En conclusión, el proyecto normativo, por su contenido y ámbito de aplicación, no constituye una limitación de establecimiento en los términos previstos por el artículo 49 del TUE y no implica ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional, ni introduce desigualdad en las condiciones básicas y esenciales del ejercicio de la actividad, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

### 6.5.3 Vehículos adaptados con clasificación medioambiental C.

Como se ha justificado en apartados anteriores, la oferta de vehículos ECO o CERO EMISIONES para su transformación en vehículos adaptados es manifiestamente insuficiente en el estado actual de la tecnología, por lo que es preciso permitir la adscripción de un vehículo C, que representa en el estado actual de la técnica el mejor compromiso entre oferta, adaptabilidad y coste. De los 73 vehículos nuevos adscritos a eurotaxi matriculados desde 2023, sólo 14 son híbridos (19%), siendo los restantes vehículos, 59 vehículos de gasolina o diésel etiqueta C transformados.

No se permite la adscripción de vehículos de menores prestaciones medioambientales por los motivos siguientes:

- No permite la consecución de los objetivos medioambientales de calidad del aire.
- La UE no permite la comercialización de vehículos ligeros nuevos con emisiones inferiores a Euro 6 (etiqueta C) desde el año 2015, por lo que no es posible admitir vehículos con una normativa de emisiones menos limpia.

En consecuencia, la autorización de adscripción de vehículos C es la única opción viable desde el punto de vista de mercado y de la normativa.

#### 6.5.3.1 Situación actual

En la modificación de la ORT realizada en el año 2021 se introdujo la obligación de adscribir como taxi adaptado un vehículo con etiqueta medioambiental ECO o CERO EMISIONES. La previsión de disponibilidad de modelos en aquella fecha, fundamentalmente con tecnología de gas, permitiría garantizar la disponibilidad de modelos suficientes para la categoría de vehículos (vehículos de 7 a 9 plazas) que pueden ser transformados para transportar a personas en una silla de ruedas.

La irrupción del vehículo eléctrico como tecnología para vehículos ligeros promovida por la Unión Europea ha generado un problema en la categoría de 7 a 9 plazas:

- El abandono de la tecnología de gas natural por parte de los fabricantes.
- El escaso desarrollo de la tecnología híbrida.



- El insuficiente desarrollo de los vehículos eléctricos en las categorías de 7 a 9 plazas.

Esto ha supuesto una reducción drástica de la oferta de vehículos aptos para su transformación como vehículos adaptados conforme a la norma. A pesar de que algunos fabricantes han hecho un esfuerzo por fabricar vehículos adaptados, estos no han sido adquiridos por el sector del taxi por su escasa autonomía y elevado coste. Por este motivo, la práctica totalidad de los vehículos adscritos como eurotaxi en este periodo han sido vehículos con clasificación C transformados, lo que invalida la garantía del fabricante siendo poco atractivo para el sector del taxi.

La información facilitada por los transformadores de vehículos adaptados pone de manifiesto que la oferta de vehículos ECO o CERO EMISIONES es prácticamente nula y que, para conseguir los objetivos de flota del 5%, es necesario admitir vehículos con etiqueta C, como hacen otras grandes ciudades españolas y europeas.

#### 6.5.3.2 Necesidad de la norma

Los eurotaxis son esenciales para el transporte de personas en silla de ruedas, un segmento de usuarios con necesidades específicas que no pueden ser cubiertas por taxis convencionales. La oferta de vehículos adaptados es limitada debido a los altos costes de adquisición y adaptación dado que los vehículos adaptados suelen ser más caros, especialmente si deben cumplir con clasificaciones ECO o CERO y requisitos técnicos estrictos, pues las modificaciones estructurales necesarias (rampas, espacio interior, sistemas de anclaje) aumentan significativamente los costes.

Permitir vehículos de clasificación C es necesaria para asegurar una oferta suficiente de eurotaxis y evitar que se excluya a operadores que no puedan afrontar los costos asociados a vehículos ECO o CERO.

Aunque la sostenibilidad es un objetivo general, en el caso de los eurotaxis, garantizar la accesibilidad para personas con discapacidad puede ser prioritario. Los vehículos de clasificación C cumplen con las normativas medioambientales europeas y nacionales vigentes, lo que los hace una opción intermedia válida desde el punto de vista de emisiones, especialmente cuando el mercado de vehículos adaptados más sostenibles es limitado.

#### 6.5.3.3 Proporcionalidad de la norma

Permitir vehículos de clasificación C es una medida adecuada para garantizar la suficiencia de la flota de eurotaxis y reducir barreras para los operadores interesados en prestar este servicio especializado. No genera desigualdades en el acceso al mercado y garantiza la igualdad de oportunidades entre operadores, evitando barreras de entrada desproporcionadas.

Aunque los vehículos C podrían generar más emisiones que los ECO o CERO, su uso especializado en eurotaxis se justifica porque el volumen de eurotaxis en comparación con la flota total de taxis es reducido, lo que minimiza su impacto global en la calidad del aire.

La medida es compatible con la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado al evitar restricciones adicionales que no están presentes en otras comunidades autónomas, en las que se admiten eurotaxis con clasificación C.

Por tanto, permitir que los taxis adaptados para personas en silla de ruedas sean de clasificación C, además de ECO y CERO, es **necesario y proporcional** en términos de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado: garantiza la accesibilidad para personas de movilidad reducida que trata de conseguir una oferta suficiente de eurotaxis, evita barreras de entrada desproporcionadas para

los operadores, respeta la igualdad de oportunidades en el sector y se adecúa al conjunto de medidas adicionales adoptadas como las subvenciones y a las reglas de utilización del servicio, con el consiguiente equilibrio entre sostenibilidad medioambiental y accesibilidad.

#### 6.5.4 Especificaciones técnicas y dimensiones de los vehículos.

Además de las cuestiones de organización del anexo I de la ORT que tienen como objetivo mejorar la claridad de la norma, es preciso introducir algunas modificaciones puntuales en los requisitos de los vehículos con el objetivo de ampliar la oferta de vehículos y adaptarlo a la evolución tecnológica de los fabricantes.

La incorporación de las baterías bajo el piso de los vehículos ha supuesto el aumento de la cota H5 en los vehículos disponibles en el mercado. A los vehículos autorizados por los fabricantes es posible aplicarles una tolerancia, pero, conforme a la normativa actual, no es posible su aplicación a los vehículos del procedimiento de libre elección.

Las medidas propuestas permiten la tolerancia de las cotas en los vehículos de libre elección, lo que tiene como efecto el incremento de la oferta de vehículos que pueden adscribirse como vehículo taxi, con un impacto beneficioso en el mercado.

Por otra parte, el procedimiento de libre elección, que era marginal antes de la modificación del año 2021, ha crecido sustancialmente, suponiendo en la actualidad en torno al 30% de los vehículos sustituidos. La libre elección se ha convertido en una alternativa que aumenta la libertad de elección de los titulares de licencia, que pueden acceder a un mercado más amplio y competitivo en precio.

Por tanto, se considera necesario establecer un único conjunto de medidas para ambos procedimientos (sustitución por modelo autorizado o libre elección) que, manteniendo los requisitos de accesibilidad aplicables, permitan un aumento de la oferta de vehículos. En consecuencia, se revisa la dimensión H5 relacionada con la altura entre el umbral de la puerta trasera y el suelo que permite el acceso de los viajeros al vehículo autotaxi, con el fin de adaptarse a la evolución tecnológica de los vehículos garantizando la seguridad y calidad del servicio en términos de comodidad de los viajeros que han de acceder al vehículo.

La propuesta es proporcional, pues aumenta el número de vehículos disponibles para ser adscritos al taxi, manteniendo las garantías de accesibilidad que supone la fijación de cotas máximas y mínimas, incluidas tolerancias.

#### 6.5.5 Duración del descanso de las licencias en sábados, domingos y festivos

La reducción de la duración del descanso obligatorio en el servicio de autotaxi implica una ampliación de los horarios de operación, que debe analizarse bajo los principios de necesidad y proporcionalidad con el objetivo de garantizar la prestación de un servicio de transporte público adecuado.

##### 6.5.5.1 Necesidad de la norma

La ampliación de los horarios de operación responde a la necesidad de satisfacer la cobertura y continuidad del servicio de transporte público en franjas horarias de mayor petición de servicios por los viajeros, de 20:00 a 7:00 horas, en fines de semana y festivos.

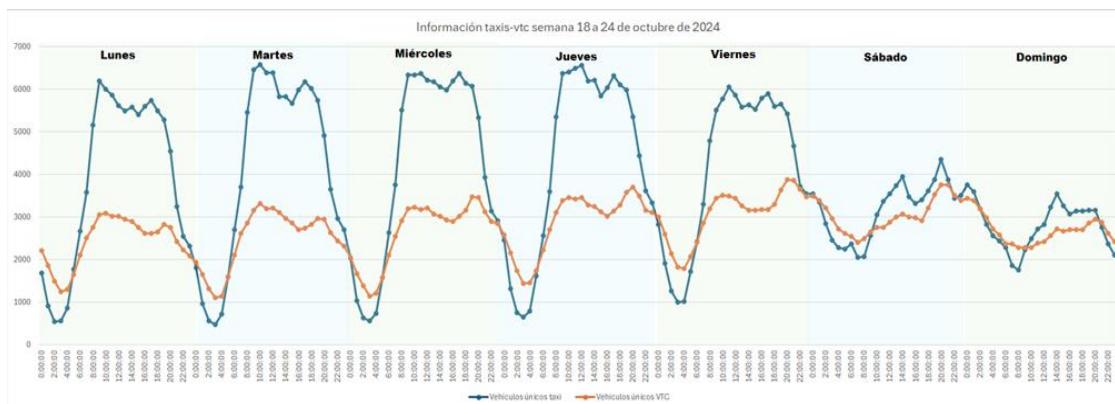
Estas franjas suelen coincidir con eventos masivos, mayor servicio nocturno y necesidades imprevistas, lo que justifica el refuerzo del servicio para atender a los usuarios. Sin esta medida, el descanso sería de 6:00 a 6:00 horas, en los que podría haber momentos de insuficiencia en la oferta de taxis, afectando negativamente las necesidades de transporte y experiencia del usuario y el cumplimiento de los objetivos de gestión y eficiencia en el transporte público, y, protección de los derechos de los viajeros. En consecuencia, la reducción del descanso diario mejora la capacidad de respuesta ante las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

Como se muestra a continuación existe un déficit de oferta de taxi los fines de semana en horario nocturno.

Con ocasión de estudio del régimen de descanso para el año 2025, se ha solicitado a varias radioemisoras información relativa a los servicios no atendidos durante el fin de semana. Los datos facilitados han sido los siguientes:

- La emisora 1 facilita información agregada de la demanda por días, por lo que no cabe realizar un análisis horario. Lo que indica es que existe aproximadamente un 10% de servicios anulados para los meses de septiembre, octubre y noviembre, sin contar aquellos que no se generan por falta de unidades.
- La emisora 2 facilita datos desagregados por horas y se aprecia que existen niveles de servicio persistentemente bajos desde las 18:00 a las 6:00, ambos inclusive.

Se ha realizado un análisis de la oferta en una semana tipo de vehículos taxi y VTC, únicos detectados por hora mediante las cámaras OCR del Ayuntamiento de Madrid. Para ello, se han tomado datos representativos del comportamiento del sector del taxi en una semana ordinaria (a efectos del gráfico se toman los datos de 18 a 24 de octubre de 2024, siendo similares el resto de las semanas del año 2024). Los datos se han capturado considerando el régimen de descanso definido en la Resolución de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se establece el régimen de descanso para el año 2025, que permite el refuerzo sábados y domingos desde las 20:00 a 07:00 horas del día siguiente.



Se utiliza la comparación de ambos servicios ya que ambos tienen en común su carácter de servicio de transporte discrecional sin ruta fija mediante vehículos de turismo:

- Si analizamos el refuerzo del servicio en sábado, se puede apreciar un pico de oferta del taxi en torno a las 20:00, apreciándose una disminución drástica de los vehículos disponibles a partir de las 02:00, en la que el número de taxis detectados es inferior a las VTC.
- Si analizamos el refuerzo del servicio el domingo, se aprecia una drástica caída de los taxis disponibles a partir de las 20:00.



En general, se aprecia, que durante todos los días de la semana, el número de VTC supera al número de taxis desde las 00:00 a las 6:00 todos los días de la semana, pero las radioemisoras sólo reportan un servicio insuficiente los fines de semana.

Por este motivo, desde 2021 se ha venido aprobando anualmente, mediante resolución de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, un refuerzo que permitía la prestación del servicio a toda la flota, conforme a lo previsto en el artículo 37 apartado 2.

De este modo, al reducirse la duración del descanso diario general se está ampliando el horario durante el cual todas las licencias de autotaxi pueden prestar servicio, permitiendo un refuerzo del servicio durante los tramos horarios en los que unas finalizan el descanso obligatorio y otras lo inician, como medida de ordenación y gestión del transporte para favorecer la continuidad y adecuada cobertura de la prestación del servicio a los usuarios como consumidores y destinatarios finales. El refuerzo, con diferentes necesidades horarias se ha venido implementando en los últimos años, que desde mediados del año 2022 está siendo de 20:00 a 7:00 horas.

Al haber dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante es preciso incorporarlo a la Ordenanza, pues como apunta la sentencia 598/2024, de 25 de noviembre, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, por la que se desestima el recurso de apelación interpuesto por el Ayuntamiento de Madrid contra la sentencia nº 213/2023, de 1 de septiembre de 2023, del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 24 de Madrid, “*la dispensa del régimen general de descanso de las licencias de autotaxi en el año 2022 ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional, como se configura en la norma, para pasar a convertirse en una constante... de modo que la excepción al régimen general se ha convertido en el régimen general y este último en excepción.*”

Por tanto, dado que la excepcionalidad se ha convertido en la regla general, como medida de planificación, gestión y ordenación del servicio de transporte con el fin de favorecer la continuidad y cobertura del servicio y garantizar los derechos de los usuarios como destinarios de la prestación del servicio, se incluye una modificación de la ORT que contemple la duración del descanso diario general de 7:00 a 20:00 horas.

#### 6.5.5.2 Proporcionalidad de la norma

La reducción del descanso es adecuada al fin perseguido dado que satisface la disponibilidad de los vehículos autotaxi en horarios donde tradicionalmente existe mayor necesidad. Esto es adecuado para satisfacer las necesidades de los usuarios en términos de continuidad y cobertura y proporcionar un servicio eficiente y adecuado a la demanda de los viajeros

La medida no introduce restricciones que limiten la entrada de nuevos operadores ni favorece prácticas monopolísticas. Al contrario, fomenta un entorno más competitivo frente a las plataformas de movilidad.

La medida respeta los principios de la LGUM al alinearse con las competencias municipales para regular descansos y calendarios en el sector del taxi, evitando fragmentaciones regulatorias que puedan dificultar la operatividad en áreas colindantes, al operar en el APC de Madrid, lo que contribuye a una mayor cohesión en el mercado.

Por tanto, se considera una medida proporcionada en términos de la LGUM por los siguientes motivos:

- Mejora en la continuidad y calidad del servicio para los usuarios.
- Posiciona el taxi como un servicio más competitivo y eficiente.
- Permite un aprovechamiento óptimo de los recursos existentes (vehículos y licencias).



## 6.5.6 Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.

### 6.5.6.1 Principio de necesidad.

La supresión de la exención del régimen de descanso a los vehículos eléctricos puros responde a la necesidad de equilibrar los objetivos medioambientales con la accesibilidad para personas con movilidad reducida. Como ciertamente manifiesta la Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (2022/C 62/01), la adaptación de los criterios de los vehículos al objetivo de mitigar las emisiones y la congestión no debe en modo alguno debilitar la consecución de otros objetivos importantes como la seguridad de los pasajeros y la accesibilidad de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida al transporte de pasajeros bajo demanda.

De las 15.812 licencias de autotaxi, la flota de vehículos eléctricos puros es actualmente de 760 unidades (enero 2025), lo que representa aproximadamente un 4,8%. Los vehículos eléctricos cumplen las mismas características, requisitos, elementos y, por tanto, ofrecen a los usuarios las mismas prestaciones de servicio que el resto de vehículos autotaxi, por lo que la disponibilidad y cobertura en el mercado del transporte es semejante a la del resto de vehículos, actualmente superior a un 95%. Sin embargo, para que un vehículo autotaxi pueda ser calificado como accesible, y así prestar servicio a las personas que se desplazan en silla de ruedas, debe cumplir unos requisitos técnicos de adaptación, cuya disponibilidad actual en el mercado es mucho menor, en concreto menos del 5% legalmente exigido.

Por tanto, en términos de accesibilidad, calidad y protección de los derechos de las personas con discapacidad que puedan acceder al transporte en taxi en condiciones de igualdad, la medida es necesaria para equilibrar los intereses de accesibilidad y medioambientales y optimizar la gestión de la flota accesible para alcanzar el 5% de la flota efectiva, favoreciendo los derechos de las personas con discapacidad, de necesaria cobertura.

### 6.5.6.2 Principio de proporcionalidad.

La transitoriedad de la medida asegura que la modificación sea proporcional. Los titulares de licencias con vehículos eléctricos puros, que representan una porción pequeña de la flota total (alrededor del 4,8 % de las 15.812 licencias), no verán afectada su operativa inmediatamente, ya que podrán seguir beneficiándose de la exención del régimen de descanso hasta la transmisión de la licencia o sustitución del vehículo. Esto da tiempo a que los titulares actuales se adapten sin que sufran cambios en su modelo y operativa de negocio. Los nuevos vehículos que se adscriban dentro del periodo de seis meses también podrán beneficiarse de la exención, lo que es una medida proporcionada a la hora de equilibrar los intereses medioambientales y de accesibilidad.

En consecuencia, la medida es apta y útil para la consecución de los fines perseguidos de mejorar la gestión del transporte, la calidad y los derechos de las personas con discapacidad para acceder a un transporte adaptado en condiciones de igualdad, y se considera la menos restrictiva equilibrando los intereses en conflicto y optimización de la flota accesible y eléctrica.

## 6.5.7 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la reserva previa de servicios de taxi adaptado con un antelación mínima de 24 horas

### 6.5.7.1 Principio de necesidad

El derecho de las personas con movilidad reducida a un servicio de movilidad adecuado a sus necesidades es la justificación de una regulación diferenciada del servicio de taxi adaptado.

Del análisis de la oferta de servicios de taxi adaptado proporcionada por radioemisoras y entidades de contratación por medios telemáticos se ha detectado que no todas las entidades proporcionan un servicio que garantice la reserva solicitada por los usuarios cuando se realiza con una antelación suficiente.

Las entidades representativas del sector de los usuarios con movilidad reducida han denunciado de forma reiterada que la imposibilidad de contratar de forma anticipada un servicio de taxi adaptado dificulta de forma muy importante el ejercicio del derecho a la movilidad, que puede ser especialmente gravoso en circunstancias como visitas médicas o viajes de larga distancia. La falta de unidades para la prestación del servicio o un tiempo dilatado de servicio puede entenderse en el caso de una solicitud inmediata del servicio de taxi adaptado, pero no es admisible cuando el cliente actúa de forma diligente y reserva con debida antelación el servicio que va a necesitar.

La obligación de adscribirse a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos, que no aplica a los titulares de licencia con vehículos no adaptados, tiene como objetivo fundamental que el colectivo de usuarios con movilidad reducida pueda hacer reservas previas en igualdad de condiciones que el resto de usuarios, de forma planificada y con antelación suficiente para que pueda ser organizada por el usuario y atendida tanto por las entidades de contratación como por los titulares de taxis adaptados. Las radioemisoras y entidades de contratación telemática que no ofrezcan un servicio de reserva previa no están facilitando el cumplimiento efectivo de este derecho a la movilidad de las personas con movilidad reducida y, por tanto, no podrán ser elegidas por los titulares de taxis adaptados.

Por tanto, se considera necesario que se garantice la posibilidad de la reserva previa para que los objetivos de calidad del servicio e igualdad de acceso del colectivo con discapacidad sean efectivo.

### 6.5.7.2 Principio de proporcionalidad

La propuesta regulatoria busca un equilibrio entre la libertad de contratación y la necesidad de proteger el interés público de la prestación de servicios de taxi adaptado a personas de movilidad reducida.

Se ha constatado que el número de servicios diarios demandados por personas de movilidad reducida está entre uno y dos diarios para cada taxi adaptado. Tomando los datos del Estudio del Servicio del Taxi (REF: P2016050 · ABR 2017) realizado por el Ayuntamiento de Madrid, tenemos que, en caso de explotación a 1 turno el número de servicios diarios es 14,93 servicios/día laborable y en el caso de explotación a 2 turnos el número de servicios diarios es 24,58 servicios/día laborable. Por tanto, la carga que supone el servicio a las personas con movilidad reducida es inferior al 10% en caso de trabajo a 1 turno y del 5% en el trabajo a dos turnos.



Es evidente que los titulares de taxi adaptado necesitan prestar servicios ordinarios, puesto que los servicios de taxi adaptado oscilan entre el 5% y 10% de los servicios totales en función del modo de explotación, a un turno o doble turno.

La solución propuesta mantiene el principio de libertad de contratación para los servicios genéricos, que no requieren un taxi adaptado.

La intervención propuesta se centra exclusivamente en los servicios dirigidos específicamente a los usuarios de movilidad reducida que requieren para su prestación de un taxi adaptado. En la regulación que se pretende modificar ya se exigía, desde el año 2014, la adscripción a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos porque se entendía que este colectivo requería un servicio diferenciado, en el que la contratación por medios telemáticos era clave para garantizar la adecuada prestación del servicio y el ejercicio del derecho a la movilidad.

Sin embargo, esta regulación no es suficiente, puesto que se ha detectado, a través de las asociaciones representativas de personas con movilidad reducida y las quejas recibidas en el Ayuntamiento de Madrid, la imposibilidad de reservar previamente con suficiente antelación un servicio de taxi adaptado y tener unas mínimas garantías de su prestación. Es evidente que esta situación genera graves perjuicios a personas que no tienen otras alternativas de movilidad, como en el caso de visitas médica, por ejemplo.

Dado que la alternativa actual no es satisfactoria se ha buscado una solución que garantice la libertad de elección de titular de la licencia con la necesidad de proporcionar el servicio de reserva previa al usuario. La fórmula elegida, que tiene el menor impacto posible, consiste en obligar a que el titular de la licencia se adscriba a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos que ofrezca una reserva previa anticipada de, al menos, 24 horas.

El periodo elegido de reserva previa, 24 horas, intenta, por una parte, facilitar al usuario un plazo suficiente, fácilmente comprensible (el día anterior) y razonable desde el punto de vista de la planificación; y, por otra parte, un plazo no excesivamente largo que obligara a radioemisoras, entidades de contratación por medios telemáticos y titulares a gestionar reservas de servicios a muy largo plazo que comprometan su operativa y puedan ser satisfechos por el conjunto de la flota de vehículos adaptados con dicho margen de planificación.

Por tanto, se considera que, tanto la obligación de adscribirse a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos, como el plazo de reserva anticipada, son proporcionales y adecuados al fin perseguido, las menos gravosa para atender los objetivos de calidad y protección de los derechos de los viajeros con discapacidad física de acceder al transporte en condiciones de igualdad.

### 6.5.8 Obligación de los titulares de licencia con taxi adaptado de realización de servicios mínimos de taxi adaptado

#### 6.5.8.1 Principio de necesidad

La obligación de prestación de servicios mínimos a los titulares de licencias de autotaxi tiene como objetivo principal garantizar las necesidades de movilidad del colectivo de personas con movilidad reducida.

El análisis de la información facilitada por radioemisoras y entidades de contratación telemática que se recopila anualmente en la revista del taxi ha revelado que un porcentaje muy importante de los titulares de licencias de taxi adaptado realizan un número muy bajo de servicios de taxi



adaptados. El año 2022 (revista año 2023) de 127.847 servicios realizado por 362 taxis adaptado (353 servicios/año.taxi) un 38,12% realiza menos de 100 servicios/año.



Si analizamos los datos de las revistas de los años 2022 y 2023 se obtienen los siguientes datos

	2022	2023
<b>Número total de servicios eurotaxi prestados</b>	<b>127.847</b>	<b>108.251</b>
Número total de servicios eurotaxi sin reserva	124.391	104.983
Número total de servicios eurotaxi con reserva	3.456	3.268
<b>Cancelaciones</b>	<b>6.588</b>	<b>5.746</b>
Por taxista	611	641
Por usuario	5.977	5.105
<b>Total Eurotaxis Revista</b>	<b>362</b>	<b>312</b>
<b>Promedio servicios eurotaxi/eurotaxi</b>	<b>353</b>	<b>347</b>

Por tanto, el número medio de servicios año que tomaremos como referencia es 350 servicios. Extrapolando el dato al número de eurotaxis a 31 de diciembre tenemos los siguientes datos

Año	Número eurotaxis	Servicios/año	Servicios prestados estimados	Déficit respecto a 2019
2019	563	350	197.050	-
2020	527	350	184.450	- 12.600
2021	505	350	176.750	- 20.300
2022	483	350	169.050	- 28.000
2023	399	350	139.650	- 57.400
2024	364	350	127.400	- 69.650

Considerando lo anterior, y que en 2019 no existían quejas significativas de atención del colectivo de personas con discapacidad, se puede estimar la demanda insatisfecha de unos 70.000 servicios/año. En la gráfica anterior, se puede observar que en un contexto de demanda insatisfecha, un porcentaje significativo de titulares de licencia de taxi adaptado realizan muy pocos servicios.



Los titulares de licencias con vehículo adaptado se benefician de unas condiciones favorables para la explotación de las licencias – régimen de descanso especial, subvenciones a la adquisición de vehículos elevadas, etc.- para compensar las servidumbres del servicio. En un contexto de demanda insatisfecha, según informan las entidades representativas del sector de la capacidad, existe un porcentaje significativo que no presta el servicio para el cual se conceden ventajas sustanciales.

Se produce un fallo de mercado en el que existe una demanda insatisfecha cuando existen recursos suficientes para garantizarla adecuadamente.

Asimismo, la existencia de un número significativo de licencias que no prestan servicios de movilidad reducida genera una externalidad negativa que perjudica a los titulares que efectivamente los prestan, pues deben recorrer mayores distancias de recogida, que incrementa el coste de prestación del servicio, y tienen unos tiempos de respuesta superiores, cuestiones que perjudican sensiblemente a las personas de movilidad reducida.

Por tanto, se considera necesario el establecimiento de un número mínimo de servicios, para evitar el fallo de mercado y garantizar los derechos a la movilidad de las personas con movilidad reducida.

#### 6.5.8.2 Principio de proporcionalidad

El artículo 94 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece

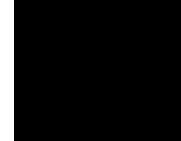
##### **Artículo 94.**

1. *La actuación de los titulares de licencias o autorizaciones de transporte público en relación con la prestación de servicios de carácter discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación.*
2. *No obstante lo anterior, en aquellos supuestos, individuales o generales, de absentismo empresarial, que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.*

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció el marco de referencia para ir progresivamente avanzando en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución.

Se ha constatado que el número de servicios diarios demandados por personas de movilidad reducida está entre uno y dos diarios para cada taxi adaptado. Tomando los datos del Estudio del Servicio del Taxi (REF: P2016050 · ABR 2017) del Ayuntamiento de Madrid, tenemos que, en caso de explotación de la licencia a un turno, el número de servicios diarios es 14,93 servicios/día laborable y en el caso de explotación a dos turnos, el número de servicios diarios es 24,58 servicios/día laborable. Por tanto, la carga que supone el servicio a las personas con movilidad reducida es inferior al 10% en caso de trabajo a un turno y del 5% en el trabajo a dos turnos.

Si analizamos el número de servicios medios en varios escenarios de número de licencias para una demanda estimada de 197.050 servicios (demanda estimada 2019)



Licencias	% Licencias sobre flota efectiva	Servicios medios/licencia
300	2,6%	657
350	3,1%	563
400	3,5%	493
450	3,9%	438
500	4,4%	394
550	4,8%	358
600	5,2%	328
650	5,7%	303

Por tanto, incluso en los casos de incremento del número de licencias, se considera que la realización de menos de 150 servicios al año (50% del promedio en el caso peor) constituye un incumplimiento grave de las obligaciones de atención a los colectivos con discapacidad.

Es evidente que existe un fallo de mercado, con demanda insatisfecha y una oferta suficiente de vehículos para la prestación del servicio, por lo que procede el establecimiento de servicios obligatorios mínimos para que exista una mayor oferta efectiva de la flota de taxi adaptado.

#### 6.5.9 Licencia por puntos.

Las modificaciones introducidas en los artículos 70, 71 y Anexo VI en las enmiendas que se votaron en el Pleno para la aprobación de la Ordenanza 8/2021, incorporaron en su redacción final un sistema de puntos ligado al permiso municipal de conductor de autotaxi y no a la licencia de autotaxi, lo que ha imposibilitado su aplicación, pues, de acuerdo con la normativa de transportes, la responsabilidad por la comisión de las infracciones en materia de transporte corresponde al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor.

Es, por tanto, imprescindible recuperar la redacción inicial de dichos artículos para implementar una licencia por puntos que permita un tratamiento objetivo de la reincidencia, conforme a lo justificado en la MAIN de la Ordenanza 8/2021.

La licencia por puntos es un mecanismo de graduación de las sanciones por reincidencia. No tiene ningún impacto a efectos de unidad de mercado, incluido en el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración, al no implicar requisitos o condiciones de prestación del servicio que puedan suponer barreras para acceder o ejercer la profesión .

#### 6.5.10 Dispositivos de navegación

La incorporación de dispositivos de navegación durante la prestación del servicio se analiza bajo los principios de necesidad y proporcionalidad.

##### 6.5.10.1 Principio de necesidad

En un entorno urbano en constante crecimiento y tráfico complejo, disponer de un dispositivo de navegación que ofrezca información actualizada resulta esencial pues favorece que los



conductores localicen con rapidez las direcciones solicitadas y puedan ofrecer rutas óptimas, reduciendo pérdidas de tiempo o errores de localización.

Al permitir un cálculo eficiente de rutas, disminuye el riesgo de recorridos innecesarios y refuerza la confianza de los pasajeros, que se sienten más seguros al saber que el conductor cuenta con herramientas para llegar de la mejor manera al destino. Además, contribuye a la profesionalización del sector e incrementa la satisfacción del cliente, ofreciendo soluciones tecnológicas que al mismo tiempo contribuyen a mejorar la calidad e imagen del servicio de taxi frente a otras alternativas de movilidad.

En suma, la exigencia de contar con un dispositivo electrónico de navegación que facilite callejero y cálculo de ruta se considera necesaria para asegurar un servicio moderno, ágil y transparente, alineado con la demanda actual de los usuarios y la complejidad propia de una gran ciudad como Madrid y el APC, caracterizada por un uso intensivo de la trama urbana e interurbana. Es necesaria para modernizar el servicio de taxi, responder a la demanda de los usuarios y enfrentar la complejidad del tráfico en Madrid.

#### 6.5.10.2 Principio de proporcionalidad

La ordenanza permite que el dispositivo esté integrado en el vehículo o sea un dispositivo independiente. Esta flexibilidad facilita la adaptación a diferentes realidades económicas y tecnológicas de los titulares de licencia. No se obliga a un modelo o sistema concreto, sino que deja libertad para elegir el equipo que mejor se ajuste a cada situación, siempre que cumpla la función de guía y cálculo de rutas.

Muchos profesionales del taxi ya utilizan teléfonos inteligentes o GPS para su trabajo habitual. La exigencia formaliza y estandariza una práctica que en buena parte ya se realiza, por lo que no supone una carga innovadora excesiva. Además, se integra sin dificultad en el día a día del conductor, que muy probablemente conoce y maneja estas tecnologías.

Dado que el taxi se ofrece como un servicio con vocación al público, la implantación de sistemas que mejoren la eficiencia y transparencia del recorrido se alinea con el interés general. La medida no excede lo necesario para asegurar el fin legítimo perseguido: mejorar la calidad del servicio y la confianza del usuario.

Por tanto, dada la flexibilidad en la implementación, la compatibilidad con la operativa actual y la coherencia con un servicio destinado al público en general, la exigibilidad del sistema de navegación se considerada proporcionada al interés que se quiere proteger, seguridad, eficiencia, calidad de servicio y protección de los derechos de los viajeros, sin imponer requisitos desmesurados en términos económicos o tecnológicos. Resulta proporcionada, pues se adapta a las circunstancias de cada profesional, no impone un modelo único y formaliza un uso de navegación ya habitual.

#### 6.5.11 Paradas de uso exclusivo para vehículos eléctricos BEV (100% eléctricos)

Las paradas de estacionamiento específicamente reservadas al taxi, se configuran como reservas dotacionales de la vía pública para la espera de viajeros, conforme a lo previsto en el artículo 68 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018. Esta previsión está en consonancia con la posibilidad de contratación del servicio directamente en la vía pública, ya sea a mano alzada o bien en las paradas habilitadas al efecto.



En la actualidad Madrid cuenta aproximadamente con 5.500 paradas de taxi como usos dotacionales de la vía pública que pueden ser utilizados por los vehículos autotaxi, de manera que, considerando los vehículos que prestan servicio diariamente y las paradas de taxi existentes, es una medida de gestión del tráfico, ordenación del transporte y de calidad y seguridad que garantiza su adecuada prestación sin poner en riesgo su cobertura, conforme a las modalidades de contratación existentes.

El dimensionamiento típico de cada parada es 6 metros lineales por vehículo, lo que conlleva una ocupación de 33 kilómetros lineales de aparcamiento, un recurso escaso en una ciudad como Madrid que es necesario ordenar y coordinar con otros usos y servicios para la ciudad, como son la distribución urbana de mercancías (reservas de carga y descarga), transporte público, reservas para personas de movilidad reducida, etc.

El objetivo de las paradas de taxi es doble: por una parte, ordenar la recogida de viajeros, reduciendo el impacto sobre el tráfico general y, de otra parte, reducir el número de kilómetros de circulación en vacío que es una externalidad negativa de la prestación del servicio del taxi.

#### 6.5.11.1 Principio de Necesidad

El principio de necesidad exige que cualquier medida restrictiva o diferenciadora en el mercado tenga una justificación legítima, en este caso la protección del medio ambiente, la salud pública y la mejora de la calidad del aire. Estas finalidades se han reconocido, tanto por la normativa europea como por la española, como razones de interés general que pueden justificar intervenciones en el mercado.

La creación de paradas exclusivas para taxis eléctricos persigue reducir emisiones contaminantes ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ , partículas) y contaminación acústica, coadyuvando al cumplimiento de compromisos de calidad del aire y objetivos de descarbonización. Dado que el taxi es un servicio de transporte público urbano de gran relevancia para el entorno urbano, fomentar su electrificación repercute de forma directa en el entorno urbano.

En términos generales, se considera que ofrecer paradas a los vehículos más limpios es un incentivo directo para la sustitución por flotas menos contaminantes. Otras alternativas (por ejemplo, cuotas mínimas de taxis eléctricos o restricciones de acceso a zonas específicas) también podrían atender el mismo fin, pero las paradas exclusivas pueden ser un paso menos gravoso que la prohibición total de taxis de combustión en determinadas áreas.

#### 6.5.11.2 Principio de Proporcionalidad

La reserva de paradas de taxi solo para vehículos eléctricos es idónea en cuanto a su capacidad de incentivar la electrificación y disminuir la huella contaminante del servicio. La asignación de estas paradas ofrece un aliciente real como su visibilidad y una potencial mayor demanda de servicios en general que puede estimular la adopción del vehículo cero emisiones.

Las paradas exclusivas pueden ser entendidas como un instrumento complementario a otras medidas que viene realizando el Ayuntamiento como la concesión de subvenciones, integradas en un plan estratégico de subvenciones y de protección medioambiental, con un número razonable de paradas, que pueden resultar equilibradas.

## 6.5.12 Examen para la obtención del permiso de conductor

La propuesta normativa incluye un periodo mínimo para presentarse al examen a quienes suspenden en el segundo intento para favorecer la adecuada formación y preparación de los aspirantes y evitar intentos innecesarios, con el fin mejorar la calidad, seguridad y los derechos de las personas usuarias. De este modo, se realiza un análisis de la necesidad y proporcionalidad de la propuesta.

### 6.5.12.1 Principio de necesidad

El ejercicio de la profesión de conductor de autotaxi implica un contacto directo y constante con los viajeros, cuya falta de capacitación y formación puede poner en riesgo la confianza, la calidad y la seguridad del servicio. La medida favorece que quienes acceden a la actividad lo hagan con un nivel mínimo de preparación técnica y normativa, reduciendo los riesgos asociados. Permitir la reiteración de exámenes puede reflejar una falta de preparación, por lo que introducir un tiempo mínimo de espera promueve que los aspirantes puedan dedicar más tiempo a mejorar sus conocimientos y habilidades antes de volver a evaluarse, lo que repercute directamente en la calidad del servicio.

La experiencia en los procesos selectivos muestra que algunos aspirantes se presentan de forma reiterada sin haber alcanzado una preparación suficiente, lo que perjudica tanto el funcionamiento del sistema de evaluación como la calidad final del servicio.

La medida no impide el acceso a la actividad, sino que establece un criterio técnico de ordenación temporal, una pausa temporal razonable, que actúa como incentivo para mejorar la preparación del aspirantes entre intentos, evitando la presentación reiterada y sistemática sin superar la prueba.

Existen en la normativa española antecedentes de ordenaciones de exámenes para evitar una reiteración. A título de ejemplo, la DGT ha establecido una medida de ordenación de exámenes de contenido limitativa en el Anexo VI del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Por tanto, la medida se considera necesaria para asegurar un funcionamiento ordenado del proceso selectivo con un acceso responsable al permiso y para garantizar un nivel mínimo de competencia en los aspirantes, lo redonda en beneficio del interés público, alineado con los fines de calidad, seguridad y protección de los derechos de las personas usuarias del servicio.

### 6.5.12.2 Principio de proporcionalidad

La medida es útil y adecuada porque incentiva la formación continua y desalienta la presentación prematura o sistemática sin una adecuada preparación. Promueve la reflexión y la mejora formativa del aspirante antes de volver a presentarse. Es limitada en su efecto, ya que solo fija un retraso temporal, sin restringir el número total de intentos, ni impide el acceso definitivo a la profesión de conductor. Se trata de ordenar el procedimiento de acceso, no de penalizar al aspirante.

Por tanto, la medida es proporcionada dado que busca un equilibrio razonable entre el interés general y el impacto individual, razonables y justificado, sin exceder lo necesario para alcanzar su objetivo de favorecer la calidad, la seguridad y la protección de los derechos de las personas usuarias del servicio.

En conclusión, la introducción de un período mínimo de espera para presentarse nuevamente al examen a partir del segundo suspenso, es una medida técnica y razonable, que no limita derechos sino que ordena el proceso de acceso a la profesión de conductor de autotaxi que encuentra su justificación en razones legítimas de interés general y cumple los principios de necesidad, proporcionalidad e igualdad y no discriminación, siendo apta, útil y adecuada a los fines perseguidos de calidad, seguridad y protección de las personas usuarias.

### 6.5.13 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO.

#### 6.5.13.1 Necesidad

La ESO es una etapa clave en la formación de los ciudadanos, ya que proporciona las competencias y habilidades básicas necesarias para desempeñar diversas profesiones, incluida la de conductor de autotaxi. La ESO proporciona requisitos relevantes para la profesión de conductor: la competencia lingüística con habilidades comunicativas adecuadas para interactuar con los pasajeros para establecer una comunicación fluida, entender las direcciones y responder a las necesidades de los pasajeros; la competencia matemática para la gestión de las tarifas en cálculo y manejo del cambio de dinero; la competencia digital que les permite ser capaces de usar aplicaciones del taxi, dispositivos de navegación y otros dispositivos electrónicos que faciliten su labor; la competencia social y cívica con una actitud responsable y respetuosa con los pasajeros y en la gestión de conflictos, con capacidad para trabajar con personas de diferentes culturas y contextos sociales.

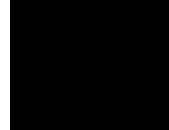
La ESO constituye una base educativa mínima para afrontar la complejidad de la profesión de taxista en el contexto actual. La globalización, la digitalización del sector (con la integración de aplicaciones de gestión de taxis) y el incremento de las expectativas de los usuarios requieren que los conductores estén mejor preparados, no solo en el conocimiento de la ciudad y la normativa, sino también en habilidades comunicativas, resolución de conflictos y en la gestión de nuevas tecnologías, unificando el perfil profesional y la formación necesaria para quienes pretender acceder a la profesión de conductor de autotaxi.

Por tanto, la exigencia de la ESO es un requisito necesario para favorecer la calidad en la profesionalización del servicio, la gestión del transporte y para proteger los derechos de los viajeros de acceso a un servicio eficiente y de calidad.

#### 6.5.13.2 Proporcionalidad

La exigencia de la ESO es un requisito proporcionado porque es una condición básica de formación para todas las profesiones actuales. La labor de conductor de taxi no es solo técnica y práctica sino que también las habilidades lingüísticas, matemáticas, sociales y el dominio de nuevas tecnologías son cada vez más relevantes. De este modo, exigir la ESO no limita el acceso a la profesión sino que asegura que los conductores cuenten con una preparación básica que les permita adaptarse a un sector cada vez más dinámico y exigente en términos de calidad, seguridad y eficiencia del servicio.

La medida es apta y útil para el fin pretendido que es la gestión del transporte y la protección de los derechos de los viajeros en un entorno cada más demandante de servicios de calidad, con conductores de taxis que tengan una formación básica adecuada para desempeñar su labor de manera eficiente, profesional y con la capacidad de adaptarse a los retos y exigencias del sector, cuya base proporciona la ESO, con competencias útiles que demanda la profesión.



Es una medida adecuada y proporcionada porque, aunque establece un estándar educativo mínimo, no es excesivamente restrictiva. En comparación con otras medidas que podrían exigir una mayor cualificación académica (como títulos universitarios o formación especializada), la ESO es suficiente para garantizar que los conductores de taxi posean las habilidades y conocimientos básicos que el mercado laboral y las exigencias tecnológicas actuales demandan.

Por tanto, la exigencia de la ESO para obtener el permiso de conductor de autotaxi es una medida adecuada y útil para garantizar la calidad y profesionalidad del servicio, y no existe una medida menos restrictiva que cumpla de manera efectiva los mismos objetivos. Esta medida contribuye a la mejora del sector y garantiza que los conductores estén suficientemente formados para afrontar los retos del trabajo, tanto en el aspecto tecnológico como en el interpersonal.

#### **6.5.14 Extinción de los permisos municipales**

Se matiza la redacción del artículo 29 bis con el fin de objetivar la presunta desaparición de los requisitos para la obtención del permiso de conductor en cuanto a los conocimientos necesarios.

Es una modificación necesaria, pues facilita la interpretación de la norma, que ya se venía realizando, mejorando la claridad de la norma y la seguridad jurídica; y proporcional, pues no introduce exigencias mayores que las que en vía interpretativa se venían exigiendo hasta la fecha. La extinción de los permisos municipales afecta a los requisitos necesarios para la obtención y mantenimiento de los mismos, por lo que no tiene ningún impacto a efectos de unidad de mercado.

#### **6.6 Impacto de género**

El servicio del taxi en Madrid solo aproximadamente un 13% de las licencias municipales de taxi son mujeres. No obstante lo anterior, presenta una tendencia positiva al alza, tal y como se refleja en el siguiente cuadro.

TITULARES DE LICENCIAS - IMPACTO GENERO SECTOR TAXI					
AÑO *	HOMBRES	MUJERES	P. FÍSICAS		
2021	13.996 ↓	88,8%	1.757 ↑	11,2%	<b>15.753</b>
2022	13.883 ↓	88,2%	1.859 ↑	11,8%	<b>15.742</b>
2023	13.785 ↓	87,7%	1.941 ↑	12,3%	<b>15.726</b>
2024	13.682 ↓	87,0%	2.041 ↑	13,0%	<b>15.723</b>
NOTAS					
* Los datos tomados son a 31 de diciembre de cada año.					

El anteproyecto de modificación de la ORT persigue fundamentalmente dos objetivos de interés general: aumentar la flota de taxis adaptados a personas con movilidad reducida (eurotaxis) hasta alcanzar al menos el 5% exigido por la normativa de accesibilidad, y mejorar la calidad y la seguridad de los vehículos autotaxi

De acuerdo con los objetivos expuestos en el marco del conjunto de medidas adoptadas por iniciativa municipal y siguiendo las recomendaciones municipales para el análisis de impacto de género, se analiza la pertinencia de cada medida en clave de género y su incidencia directa o



indirecta tanto en el colectivo de taxistas (hombres y mujeres) como en las personas viajeras (especialmente mujeres usuarias del taxi).

#### 6.6.1 Aumento de la accesibilidad del transporte adaptado (Eurotaxis)

Esta medida está dirigida a mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad. No obstante, su diseño y aplicación pueden tener implicaciones de género indirectas. Por un lado, abre la puerta a la emisión de nuevas licencias de taxi, lo que representa una oportunidad para ampliar la participación femenina en el sector si se promueve adecuadamente. Dado el bajo porcentaje de mujeres taxistas, se considera deseable que en los concursos de nuevas licencias se garantizara la igualdad de oportunidades para aspirantes de ambos性os, incluyendo medidas que permitan el acceso de las mujeres al gremio. De lo contrario, existe el riesgo de que, por inercia, la mayoría de esas nuevas licencias para eurotaxi vuelvan a ser asignadas a hombres, perpetuando la brecha actual.

**Impacto en personas conductores (taxistas):** La exención del régimen de descanso supone que la persona titular de una licencia para eurotaxi podrá trabajar todos los días de la semana (sin el día de descanso obligatorio que tienen las licencias ordinarias). Por un lado, brinda mayor flexibilidad horaria y la posibilidad de incrementar ingresos al poder operar más días. Podría permitir, por ejemplo, que una persona taxista organice sus jornadas de forma adaptada a sus necesidades personales (trabajando determinados días completos y descansando en otros momentos elegidos libremente). Esta autonomía horaria que ofrece el taxi y su flexibilidad es especialmente valorada por muchas mujeres taxistas: el 36% de ellas indican que eligieron esta profesión buscando mejor conciliación de la vida laboral y familiar (III Observatorio de la Mujer Taxista, de Freenow).

Por otro lado, la exención del descanso puede suponer también mayor presión competitiva y riesgo de sobrecarga. Si la mayoría de titulares (mayoritariamente hombres) aprovechan la medida para trabajar más días, aquellas taxistas que no puedan o no deseen aumentar sus horas de conducción (por motivos de conciliación o salud) podrían verse en desventaja económica. Existe la posibilidad de que las licencias eurotaxi terminen operando prácticamente 24/7 mediante conductores suplentes o doblando turnos, algo que podría ser menos viable para mujeres que en muchos casos prefieren no hacer turnos nocturnos por seguridad u otras obligaciones personales. En cifras, alrededor del 60% de las mujeres taxistas prefieren trabajar de día (frente a solo un 39% que opta por la noche) debido a motivos de seguridad y conciliación

Por tanto, aunque la medida es formalmente neutra, la mayor amplitud horaria del servicio de los eurotaxis facilita la conciliación, manteniendo la posibilidad de explotar sus licencias con segundos y terceros conductores.

**Impacto en las viajeras (usuarias del taxi):** El aumento de eurotaxis tiene efectos positivos en la movilidad de ciertos grupos de mujeres. Principalmente beneficia a mujeres con discapacidad o movilidad reducida, que dispondrán de más vehículos accesibles para desplazarse de forma autónoma. También ayuda a madres con carritos de bebé, personas mayores (un grupo con mayoría de mujeres debido a la mayor esperanza de vida femenina) o pasajeras con cargas voluminosas, pues los eurotaxis suelen ser vehículos amplios y adaptados para subir sillas de ruedas, carros o maletas con mayor facilidad. En síntesis, mejora la accesibilidad universal, lo cual redunda en mayor comodidad y autonomía para usuarias que, de otro modo, podrían tener dificultades para usar un taxi convencional. No se aprecia ninguna incidencia negativa directa en las pasajeras por esta medida; al contrario, un taxi más grande y adaptado puede brindar mayor sensación de seguridad física (vehículos robustos, con anclajes seguros) y confianza en el servicio.



Por tanto, se trata de una medida pertinente en términos de inclusión social, aunque neutra en cuanto al género en su planteamiento. Directamente no corrige la brecha de participación de las mujeres taxistas, pero indirectamente podría influir por lo que es oportuno promocione activamente estas nuevas licencias y garantizar procesos de libre concurrencia.

### 6.6.2 Mejora de la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi

Estas medidas buscan mejorar la calidad del servicio para toda la ciudadanía y la eficiencia y seguridad del transporte, sin focalización específica en género. A priori son neutras, aunque podemos identificar algunos impactos diferenciados sutiles:

1. **Requisitos de dimensiones y accesibilidad:** Asegurar que todos los vehículos autotaxi cumplan ciertos parámetros de tamaño y ergonomía beneficia especialmente a las **personas pasajeras** con necesidades especiales, dentro de las cuales hay muchas mujeres (por ejemplo, embarazadas, personas mayores o con carritos de niños, etc.). Un vehículo más accesible (con puertas amplias, asientos a una altura adecuada, escalones bajos o rampas) facilita el uso del taxi a quien tenga limitaciones físicas temporales o permanentes.

Desde la perspectiva de las **conductoras**, la normativa mantiene las dimensiones máximas y mínimas permitidas, por lo que el impacto es neutro.

2. **Navegación GPS obligatoria:** Esta medida promueve la transparencia y la seguridad en los recorridos, lo cual beneficia especialmente a las **pasajeras**. Muchas usuarias valoran sentirse seguras de que la persona taxista sigue un itinerario adecuado. El GPS reduce la asimetría de información entre conductor y cliente, evitando situaciones de abuso (como rodeos injustificados) que pueden generar malestar; Con el navegador, se legitima que el itinerario es el correcto, dando más confianza a la usuaria y mejorando su sensación de control y seguridad durante el viaje. El GPS obligatorio aporta tranquilidad y confianza a las clientas, y puede incluso mejorar la sensación de seguridad personal: al seguir la ruta óptima, la pasajera no tiene que preocuparse de si la llevan por un camino extraño (algo que podría generar inseguridad si no conoce la zona). Además, un GPS permite que el recorrido quede registrado en aplicaciones o que sea fácilmente trazable, lo que disuade comportamientos indebidos

Desde el punto de vista de las **conductoras**, la obligatoriedad del GPS les proporciona una herramienta de apoyo indispensable. Tradicionalmente, la profesión de conductor exigía memorizar rutas y direcciones, conocimiento que muchos conductores veteranos, tradicionalmente hombres, acumulan tras años de experiencia. La incorporación universal del GPS nivelará ese requisito, facilitando que nuevas taxistas sin tantos años en la profesión (o recién llegadas a la ciudad) puedan desempeñarse eficientemente. En resumen, se reduce una posible barrera de entrada para conductores noveles, entre los cuales podrían estar las mujeres que se están incorporando al sector.

3. **Paradas de uso exclusivo para taxis 100 % eléctricos (Cero emisiones):** Actualmente, dado que el 87% de titulares de licencia son hombres, es previsible que la mayoría de beneficiarios de estas paradas sean hombres, simplemente por la composición del sector. No obstante, la medida es neutra: cualquier titular, hombre o mujer, que tenga un taxi eléctrico podrá usar esas paradas).



En conjunto, la mejora de calidad de los vehículos profesionaliza aún más el sector, algo positivo tanto para conductores hombres como mujeres. Un parque móvil más moderno, seguro y eficiente redonda en mejores condiciones de trabajo (vehículos cómodos, con tecnología de asistencia, menos averías).

Además, estas mejoras tendrán, en general, un impacto positivo en la experiencia de las pasajeras. La promoción de taxis eléctricos es positiva para toda la ciudadanía al reducir contaminación; si bien no es un impacto de género directo, se puede mencionar que las mejoras medioambientales suelen tener un impacto socialmente valorado y muchas mujeres usuarias manifiestan preferencia por servicios de transporte sostenibles y responsables. En suma, no se identifican efectos negativos para las usuarias; al contrario, más calidad y control significa mayor satisfacción y seguridad para el conjunto de clientes, incluidas las mujeres.

Por tanto, las acciones de mejora de vehículos y tecnología son esencialmente neutras en cuanto a género, pero refuerzan aspectos positivos que pueden favorecer la igualdad: eliminan posibles desventajas para conductoras (al facilitar la navegación y potencialmente permitir vehículos de diferentes tamaños) y aumentan la confianza de las pasajeras en el servicio.

#### 6.6.3 Licencia por puntos

Esta medida se concibe para mejorar el cumplimiento de la normativa de transportes en el servicio del taxi, sin enfoque de género. Dado que un 83% de la titularidad de las licencias corresponde a los hombres, la carga de los puntos y sanciones caerá mayoritariamente sobre hombres.

Para los titulares hombres, la medida les impone una mayor responsabilidad sobre lo que ocurre con su licencia, incentivándolos a supervisar el cumplimiento de las normas (tanto cuando conducen ellos como si dejan su taxi a otro). Para las titulares mujeres, lo mismo aplica: deberán asegurarse de que cualquier conductor de su licencia preste servicio correctamente. Este mayor control podría resultar en menos infracciones en general, lo cual es positivo para la seguridad de todos.

La finalidad última es tener un servicio más seguro y de calidad, lo cual beneficia a las personas usuarias de cualquier género. Para las pasajeras, un sistema que depure a los infractores reincidentes significa que habrá menos conductores temerarios o incumplidores, aumentando su seguridad como clientas. Esto repercute positivamente en la confianza de las usuarias, que tendrán más garantía de profesionalidad. No se distinguen impactos particulares en mujeres usuarias frente a hombres, salvo el beneficio general de un transporte más seguro.

#### 6.6.4 Duración del descanso de las licencias

Las condiciones horarias de trabajo tienen un claro componente de género en la medida en que hombres y mujeres pueden tener preferencias y limitaciones distintas respecto a turnos. Muchas mujeres taxistas prefieren no trabajar en horario nocturno por sentirlo menos seguro y por cargas familiares. También suelen buscar un equilibrio entre trabajo y vida familiar, valorando los fines de semana para estar con hijos u otras responsabilidades. Por tanto, cualquier cambio en los descansos influye en la conciliación. Esta medida, en particular, introduce más flexibilidad para trabajar en fines de semana.

Por un lado, podría facilitar la conciliación a ciertas conductoras (y conductores) que prefieran repartir su descanso. Esta flexibilidad de elegir “cuándo”, dentro del día de descanso, puede ayudar a muchas mujeres (y hombres) a encontrar franjas horarias más conciliadoras: descansan en horas centrales para, por ejemplo, estar con la familia a la hora de la comida dominical, pero

trabajan de madrugada cuando su presencia familiar no es tan requerida. De hecho, experiencias de taxistas mujeres muestran que aprecian poder organizarse de esta forma cuando es posible

Por otro lado, la medida elimina la garantía de un día completo de descanso, lo cual podría empeorar la desconexión y el tiempo libre real del taxista. El resultado sería que los hombres taxistas aprovechen más esta ampliación horaria, obteniendo mayor rendimiento, mientras que las mujeres mantendrían prácticamente su esquema anterior (descansando todo el día de fiesta) pero viendo reducida su ventaja competitiva. En todo caso, siempre es a voluntad del taxista, pues la medida amplía la posibilidad de prestar servicio.

Desde el punto de vista de la movilidad de las mujeres usuarias, esta medida tiene potencialmente efectos positivos. Incrementar la oferta de taxis en las noches de fines de semana puede ser muy beneficioso para mujeres que salen en horario nocturno (restaurantes, ocio, trabajo nocturno, etc.), ya que habrá más taxis disponibles para llevarlas a casa de forma segura. Actualmente, la noche de sábado o víspera de festivo puede haber escasez de taxis; con esta flexibilización, más vehículos podrán operar, reduciendo tiempos de espera en la calle. Disminuir la espera y la incertidumbre es especialmente positivo para la seguridad de las pasajeras, pues evita que permanezcan mucho tiempo en la vía pública buscando taxi o tengan que recurrir a medios menos seguros. Además, esas franjas (mañana/tarde de festivo) típicamente tienen demanda moderada comparadas con las noches de fiesta o eventos. En suma, para las usuarias del servicio de taxi el efecto neto es mejorar la disponibilidad en momentos clave de seguridad (noches) sin un detrimento en otros horarios.

Por tanto, la reorganización del descanso apunta a mayor flexibilidad del servicio, lo cual es positivo para las personas usuarias y puede ser aprovechado por algunos conductores para conciliar mejor, pero puede implicar el riesgo de intensificar la carga laboral.

En conclusión, el anteproyecto de modificación de la ORT no contiene discriminaciones por razón de sexo y aplica a todos las personas titulares y conductoras por igual. Sin embargo, la aplicación real de sus medidas puede afectar de manera diferente a hombres y mujeres debido a las desigualdades estructurales existentes debido al reparto desigual en la tenencia de licencias, roles de cuidado, percepción de la seguridad, etc.

#### 6.6.5 Régimen de descanso de las licencias con vehículo eléctrico

La eliminación de la exención del régimen de descanso de las licencias con vehículo eléctrico afecta por igual a todos los titulares de licencias con vehículo Cero emisiones, tanto hombres como mujeres, por lo que la aplicación de esta medida es neutral desde el punto de vista de género.

La transitoriedad de la medida ofrece un periodo de adaptación que permitirá a los titulares de licencias actuales, tanto hombres como mujeres, seguir operando con flexibilidad diaria hasta que se produzca la transmisión de la licencia o la sustitución del vehículo, tanto para los vehículos eléctricos que estén adscritos en el momento de aprobación de la norma como los que se adscriban en el plazo de seis meses desde su aprobación. Por tanto, la transitoriedad de la medida garantiza que las mujeres que ya operan con vehículos eléctricos puedan adaptarse gradualmente a los cambios, minimizando el impacto inmediato.

A partir de los seis meses de la implementación de la norma, aquellos titulares de licencia que adscriban vehículos eléctricos puros no podrán operar todos los días y estarán sujetos a las condiciones de descanso estipuladas en el artículo 37 de la ORT, reduciendo la cantidad de días en los que pueden prestar servicio. Esta limitación de horas operativas puede afectar a todos los titulares por igual, independientemente de su género, ya que la medida no discrimina entre ellos.

Sin embargo, el impacto podría ser mayor en las mujeres que gestionan conciliación laboral-familiar, ya que la flexibilidad horaria en el trabajo es más demandada por aquellas trabajadoras que necesitan ajustar sus horarios de trabajo a las responsabilidades familiares.

La eliminación de la exención del descanso reduce la flexibilidad diaria que muchas mujeres valoran para poder compatibilizar su trabajo con otras responsabilidades, como el cuidado de hijos o familiares, pero al quedar definido los dos días de descanso favorece la desconexión y el tiempo libre efectivo, obteniendo un mayor aprovechamiento del tiempo de trabajo y libre, considerando que las mujeres mantendrían prácticamente su esquema organizativo. En todo caso, siempre estaría la opción del eurotaxi, que mantiene la flexibilidad diaria total.

#### **6.6.6 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con un mínimo de 24 horas de antelación**

En relación con la pertinencia, la medida propuesta se aplica por igual a todas las personas titulares de licencia con taxi adaptado, sin distinción de sexo u otras condiciones. Impone la obligación de estar adscrita a una radioemisora o entidad de contratación que admita las reservas previas de 24 horas con antelación a la realización del servicio, sin imponer cargas adicionales por cuestión de género ni afectar a la conciliación familiar, favoreciendo la calidad y profesionalización del servicio a colectivos más vulnerables en el acceso al transporte.

Desde el punto de vista de los usuarios, permite que todas las personas, sin distinción de género, tengan la oportunidad de acceder a un servicio más organizado y garantizado, reduciendo la incertidumbre y la carga que supone la dependencia de terceros para sus desplazamientos. Por tanto la reserva previa permite, que hombre y mujeres, puedan acceder al servicio de taxi adaptado, en condiciones de igualdad.

#### **6.6.7 Obligación de los titulares de licencia con taxi adaptado de realización de servicios mínimos de taxi adaptado**

Si bien hay un desbalance en la participación femenina en el sector del taxi en general, la obligación de realizar servicios mínimos de taxi adaptado no genera efectos diferenciados, dado que se implementa de manera que garantice la equidad en el trabajo y sin discriminación por género. El cumplimiento de esta regulación se exige a todos los titulares de licencia con taxi adaptado, independientemente de su género, quienes estarán sujetos a las mismas exigencias de realizar un número mínimo de servicios. Por tanto, no implica una modificación de la naturaleza del trabajo o una carga adicional que afecte de manera desigual a conductores hombres o mujeres

La medida no favorece ni perjudica a un género en particular, ya que su objetivo es garantizar que las personas con movilidad reducida, independientemente de su género, tengan acceso a un servicio de transporte adaptado adecuado. Además, aunque la medida no aborda directamente las desigualdades de género en el sector del transporte, tiene el potencial de mejorar el acceso de tanto hombres como mujeres con discapacidad a servicios de taxi adaptado, contribuyendo a una mayor igualdad de oportunidades.

Por tanto, la obligación de realizar servicios mínimos de taxi adaptado tiene un impacto de género neutro, tanto para las personas titulares de licencia con taxi adaptado como para las personas usuarias del servicio.

### 6.6.8 Examen para la obtención del permiso de conductor

En cuanto a la pertinencia de género, la medida se aplica por igual a todas las personas aspirantes, sin distinción de sexo u otros factores. No introduce requisitos ni condiciones que puedan tener un efecto desproporcionado sobre mujeres: no afecta a la conciliación ya que no impone cargas horarias, económicas o logísticas añadidas y el aplazamiento tampoco implica un perjuicio económico diferencial.

Esta medida no limita ni condiciona la entrada de mujeres, pues en todo caso, contribuye a generar un entorno más profesionalizado y accesible a todas las personas por igual.

Por tanto, la medida es coherente con el principio de igualdad en general y de género en particular. No produce discriminación directa ni indirecta y contribuye a un proceso objetivo, basado en criterios técnicos, que favorecen la equidad y la profesionalización del sector.

### 6.6.9 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO

La medida tendría un impacto neutro en la igualdad de género, ya que asegura que tanto hombres como mujeres tengan las mismas condiciones de acceso a la profesión, basándose en criterios objetivos y educativos.

### 6.6.10 Extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi

Es una medida para garantizar que quienes conducen taxis cumplen las condiciones exigibles de profesionalidad y legalidad, por lo que no guarda relación directa con cuestiones de género, ya que se aplica por igual a cualquier persona conductora que incurra en las causas de extinción legalmente previstas. Sin embargo, se analizan los posibles efectos indirectos.

Esta modificación simplemente aporta mayor seguridad jurídica y transparencia dado que objetiva la aplicación de la sanción de suspensión. Para las mujeres taxistas implica lo mismo. No se prevé un impacto diferenciado. En cuanto a las usuarias, la extinción de permisos les afecta indirectamente dado que garantiza que solo las personas conductoras aptas y autorizadas presten el servicio, lo que redunda en calidad y seguridad para el cliente. Si el procedimiento logra retirar a conductores que incumplen normas, las pasajeras se benefician de un servicio más profesional y confiable. No hay una repercusión especial para las mujeres usuarias distinta a la de los usuarios en general.

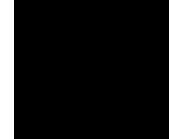
Por tanto, se trata de una medida neutra, de gestión administrativa que no considera la condición de género para su aplicación, con poco impacto de género evidente. Las consideraciones giran en torno a evitar impactos negativos indirectos.

## 6.7 Impacto en la familia, infancia y adolescencia

Las medidas adoptadas en la propuesta normativa se centran en favorecer la accesibilidad en el transporte y mejorar la calidad y seguridad de los servicios de transporte en taxi.

### 6.7.1 Accesibilidad

En el ámbito de la **accesibilidad** se recogen una variedad de medidas, en concreto, la habilitación de un procedimiento específico para el otorgamiento de licencias de autotaxi que exigen la adscripción de vehículos eurotaxi y la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, manteniendo los beneficios de exención del régimen de descanso (ya



contemplado en el artículo 41.2 del RTCM, a cuyo alusión hace la MAIN extendida del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre), que les permite prestar servicio todos los días, y la posibilidad de llevar publicidad en el portón trasero del vehículo, todo ello, con el fin de incrementar la disponibilidad efectiva de la flota de eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad y proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social

La exigencia de vehículos adaptados para transportar personas en silla de ruedas mejora las opciones de transporte accesible, especialmente para familias que necesitan desplazarse frecuentemente con niños, adolescentes o adultos con discapacidad. Esto reduce barreras logísticas y fomenta la integración de personas con movilidad reducida en actividades sociales, educativas, escolares y recreativas. Son medidas que se adoptan atendiendo a criterios objetivos que permiten ampliar la oferta de vehículos eurotaxi a disposición de las personas con discapacidad física. Además se orienta a asegurar que estén disponibles en momentos de mayor necesidad o para situaciones imprevistas, como emergencias médicas. Esta flexibilidad es especialmente valiosa para familias que dependen de transporte accesible para actividades diarias, como consultas médicas, desplazamientos escolares o eventos familiares y sociales.

Tienen una incidencia positiva para las unidades familiares que cuenten con un persona con discapacidad física y respecto a las familias de los taxistas resulta también positiva al permitir una adecuada organización del servicio por parte de los titulares, favoreciendo la conciliación familiar.

Por tanto, la regulación del régimen de descanso facilita que el titular de la licencia pueda ajustar la jornada laboral de sus empleados y la suya propia de forma más flexible. Igual argumento aplica al régimen de eurotaxi para los que la exención del régimen general de descanso no constituye una obligación, sino una posibilidad de organización del trabajo, más flexible para los titulares que opten por este tipo de vehículos.

#### 6.7.2 La calidad y seguridad del servicio.

Se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, especialmente las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas, que en términos generales se mantienen, revisando esencialmente la altura H5 para permitir una adecuado acceso de los viajeros al interior del vehículo.

Son medidas que se relacionan con la gestión de las autorizaciones de los vehículos autotaxi y los requisitos técnicos de los vehículos autotaxi que no afecta ni tiene incidencia en el ámbito de la familia, infancia y adolescencia, por lo que se considera que el impacto es neutro.

#### 6.7.3 Duración del descanso de las licencias de autotaxi

La reducción de la duración del descanso diario general para las licencias de autotaxi en fines de semana y festivos, que conlleva una ampliación del horario de prestación del servicio en modo de refuerzos, puede tener implicaciones en la vida de las familias, tanto desde el punto de vista de los operadores como de los usuarios que dependen del servicio de transporte.

Para el sector del taxi, el refuerzo del servicio no establece ninguna obligación de prestación del servicio a los conductores, dado que el titular de la licencia de autotaxi goza de autonomía económica y de dirección en la explotación, gestionando los servicios a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial. Es decir, es el titular de la licencia quien debe decidir, en cumplimiento de la normativa laboral de aplicación, qué días y en qué horario va a prestar el servicio, favoreciendo la autoorganización y la atención



de la conciliación familiar. Además, puede generarse más ingresos lo que se traduce en una mayor estabilidad económica para las familias.

En las familias usuarias del servicio de taxi, la ampliación del horario de prestación del servicio conlleva un aumento de la disponibilidad efectiva de taxis en momentos de mayor necesidad en horario nocturno, lo cual es especialmente relevante en familias sin vehículo propio o que dependen del transporte público. Además, las familias pueden beneficiarse de una mayor disponibilidad para actividades nocturnas como cenas, eventos o emergencias médicas, mejorando su calidad de vida y acceso a actividades sociales.

#### **6.7.4 Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.**

La eliminación de la exención del régimen de descanso de las licencias con vehículo eléctrico se establece de modo transitorio por lo que no se verá afectada la organización del servicio ni la vida de las familias, la infancia o adolescencia de modo inmediato. Finalizado el plazo transitorio implica que todos los vehículos eléctricos se someterán al régimen general de descanso del artículo 37, de modo que librarán dos días a la semana tal y como se refleja en la Ordenanza. Conocer los días concretos de la semana que a cada licencia les corresponde descansar, permite organizarse y, por tanto, favorece la conciliación de la vida personal y familiar y la atención de las posibles cargas familiares.

Además, hay que considerar la autonomía y autoorganización de la que también disponen las licencias los días de prestación del servicio, al no existir una duración mínima ni máxima horaria de prestación del servicio, lo que da libertad en la gestión y explotación de la licencia, y, por tanto, libertad en la atención familiar.

#### **6.7.5 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con una antelación mínima de 24 horas**

Esta medida facilita la autonomía y el acceso a servicios esenciales, reduce las barreras sociales y emocionales y permite una mayor integración social para las personas con movilidad reducida, especialmente para los niños y adolescentes.

Al mismo tiempo, mejora la planificación de actividades familiares, asegurando que los miembros de la familia con discapacidad puedan participar activamente en la sociedad y en la vida cotidiana sin las limitaciones que genera la falta de transporte accesible y previsible. Para los niños y adolescentes con movilidad reducida o que dependen de la asistencia de familiares, la mejora en la accesibilidad a un servicio de taxi adaptado planificado puede facilitar el acceso a la escuela, actividades extracurriculares y servicios médicos, contribuyendo a una mayor integración social y educativa. Esta medida también puede mejorar la accesibilidad de los menores a servicios que de otro modo podrían verse limitados si el transporte no estuviera disponible a tiempo o de manera adecuada.

Para las familias, especialmente aquellas que no cuentan con vehículos adaptados propios, tener un sistema de reservas previas les permite organizar mejor su vida diaria, reduciendo la ansiedad de no saber si podrán contar con un transporte adecuado a tiempo. La reserva anticipada no solo proporciona una mayor seguridad a las familias, sino que también les ofrece control sobre la planificación de actividades cotidianas.

Por tanto, esta medida tiene un impacto positivo en las familias que tienen a miembros con movilidad reducida.

##### Información de Firmantes del Documento



### 6.7.6 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de realización de servicios mínimos de taxi adaptado

La obligación de los titulares de licencia de eurotaxi de realizar un número mínimo de servicios de taxi adaptado tiene un impacto positivo en las familias, infancia y adolescencia, especialmente aquellas que incluyen a personas con movilidad reducida. Garantiza acceso fiable y constante a los servicios de movilidad, lo que facilita la inclusión social, reduce la carga emocional en las familias y mejora el bienestar general de los niños y adolescentes con discapacidad. Además, fomenta la igualdad de oportunidades, permitiendo que los niños y adolescentes con movilidad reducida puedan participar plenamente en la vida social, escolar y familiar.

Las familias, especialmente aquellas con hijos o adultos con discapacidad, necesitan transporte accesible para llevar a cabo actividades cotidianas. Un servicio de calidad con horarios de disponibilidad fiables asegura que puedan planificar con antelación y reducir la incertidumbre.

### 6.7.7 Examen para la obtención del permiso de conductor de autotaxi.

Desde el punto de vista del aspirante, la introducción de una pausa temporal de 30 días en la presentación del examen es una medida objetiva y razonable, que ordena la presentación al examen a quienes no consiguen superarlo en su segundo intento, proporcionando un lapso temporal para mejorar la preparación y formación necesaria. Si bien a corto plazo podría ralentizar la obtención del permiso, el fin último es evitar presentaciones sistemáticas y reiteradas de aspirantes con múltiples intentos que pueden generar mayor estrés e incertidumbre familiar.

Además desde el punto de vista de las familias usuarias del servicio, dado que la intención es mejorar la capacitación técnica y profesional y el nivel de preparación de los futuros conductores, esta medida puede beneficiar a la sociedad y a las familias usuarias del servicio del taxi, al elevar la calidad y seguridad del transporte.

### 6.7.8 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO.

El establecimiento de la ESO como requisito para obtener el permiso de taxista puede tener beneficios a nivel familiar, especialmente en aquellas familias que dependen del trabajo autónomo en el sector del transporte. Al exigir una formación mínima, los conductores que superen la ESO podrán mejorar sus perspectivas laborales y de ingresos, lo que contribuye a una mejor calidad de vida familiar. Además, los padres que sean conductores tendrán la oportunidad de servir como modelos educativos al demostrar que la educación continua es valiosa para el progreso personal y profesional.

### 6.7.9 Extinción del permisos de conductor de autotaxi

La redacción del artículo 29 bis de la ORT se matiza con el fin de objetivar la presunta desaparición de los requisitos exigidos para la obtención del permiso de conductor en cuanto a los conocimientos necesarios.

La modificación de la normativa está orientada exclusivamente a los conductores de autotaxi y a la extinción de su permiso cuando no cumplan con los requisitos de conocimientos exigidos por la ordenanza. Este procedimiento afecta directamente al ejercicio de la actividad profesional del conductor, pero no establece ningún vínculo con los miembros de su familia ni con su bienestar familiar.



Aunque es cierto que la situación laboral de un conductor puede influir indirectamente en su familia, las modificaciones en los requisitos del permiso de conductor no tienen un impacto directo ni en la estructura familiar, ni en las condiciones o derechos de niños y adolescentes. La medida no establece restricciones que perjudiquen a los miembros del hogar, ya que está vinculada a la actividad profesional del conductor, no a su situación familiar.

El enfoque de esta modificación se centra en garantizar la profesionalidad y la formación adecuada de los conductores de autotaxi de modo que cuenten con los conocimientos necesarios para realizar su trabajo de forma eficiente y segura. No se trata de una medida que modifique las condiciones de vida de los miembros de su familia, sino que reafirma el criterio de calidad y profesionalidad en el sector del transporte público.

Por tanto, la modificación del artículo 29 bis de la ORT no tiene un impacto directo ni significativo en la familia, la infancia o la adolescencia pues la medida se limita a regular los requisitos de los conductores de autotaxi en cuanto a la formación y los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad profesional. A pesar de que los cambios puedan tener efectos en la situación laboral del conductor, estos efectos no se extienden a las condiciones de vida o derechos de los miembros de su familia, ni impactan negativamente en los menores.

## 6.8 Simplificación de procedimientos

El Reglamento autonómico del taxi fija en detalle para cada uno de los procedimientos administrativos en materia de taxi los diferentes requisitos que deben ser acreditados por los interesados, regulando los requisitos necesarios para ser titular de licencia y conductor de autotaxi y las condiciones de los vehículos autotaxi, pero dentro de esa regulación de mínimos contempla la posibilidad de ampliación de las condiciones mediante el ejercicio de la potestad normativa municipal, ordenanza municipal y decretos y resoluciones de autoridad competente, llegando incluso a dejar a la voluntad municipal su determinación, como por ejemplo la revisión de los permisos municipales.

La competencia municipal de gestión de la actividad del taxi comprende actuaciones relacionadas con los procedimientos en materia de licencias de autotaxi, vehículos autotaxi y conductores, y de las condiciones y modalidades de la prestación del servicio.

En este contexto y considerando lo previsto en el Manual de Reducción de Cargas Administrativas en el Ámbito Local que determina cuáles son las cargas administrativas, para llevar a cabo un adecuado análisis se contemplan los diferentes trámites afectados por la propuesta normativa en función de cargas que se incorporan y cargas que se suprimen.

Las cargas que se imponen o suprimen en la ordenanza con ocasión de la adaptación del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, se recogen en la MAIN extendida del citado proyecto, cuyo enlace se adjunta:

[https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/pdf\\_main\\_desp\\_inf\\_cja.pdf](https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/pdf_main_desp_inf_cja.pdf)

En consecuencia, se analizan exclusivamente las posibles cargas impuestas y suprimidas en la ordenanza por iniciativa municipal.

### 6.8.1 Cargas administrativas que se incorporan por iniciativa municipal

La ORT incluye las siguientes cargas administrativas:



### 6.8.1.1 Variantes y versiones de modelos de vehículos autorizados

El artículo 18 que añade un nuevo apartado 4 en relación con el procedimiento de autorización de modelos de vehículos para la prestación del servicio de taxi.

Este tipo de autorizaciones identifica el modelo de vehículo apto para la prestación del servicio de taxi según su tipo, variante y/o versiones, que se corresponde con las siguientes:

- El tipo es la denominación comercial que el fabricante le concede.
- Una variante dentro de un tipo de vehículo agrupa los vehículos que tengan en común todas las siguientes características de construcción: el tipo de carrocería, la clase o combinación de clases de vehículos, el estado de terminación (por ejemplo, completo/incompleto/terminado).
- La versión/es dentro de una variante está relacionada con una configuración particular. Los diferentes niveles de acabado ofrecen variedades a los elementos exteriores e interiores de un modelo en particular, además de opciones de rendimiento, tecnologías e incluso opciones de seguridad.

Por tanto, dado que la autorización de un modelo se contempla para un tipo, variantes y/o versiones de vehículos, concreta y determinada, la propuesta normativa contempla la posibilidad de que pueda modificarse para incluir nuevas versiones y variantes no contempladas en la autorización inicial sin necesidad de solicitar una nueva. Esta situación de facto ya se está dando pero se considera conveniente su incorporación en la ordenanza con el fin de garantizar la seguridad jurídica y transparencia de los procedimientos administrativos. Se trata con ello de regular de forma eficiente el procedimiento para dar cabida, por la vía de la modificación de la autorización de modelo, de las nuevas variantes y/o versiones que cada uno de ellos pueda tener.

### 6.8.1.2 Obtención del permiso de conductor de autotaxi: exigencia de la ESO

La ESO es un requisito de formación ampliamente accesible en España. La mayoría de los ciudadanos ya han completado este nivel educativo, o bien tienen la opción de obtenerlo a través de programas de educación para adultos. Además, la ESO es el mínimo educativo obligatorio en el país, lo que significa que muchas personas ya cumplen este requisito al haber cursado estudios en su juventud. Para aquellos que no hayan completado la ESO, existen múltiples alternativas para obtener el título de manera flexible y adaptada a sus necesidades (como programas de educación a distancia o cursos específicos).

La exigencia de la ESO como requisito no implica procesos administrativos complejos para los solicitantes del permiso de autotaxi, cuya verificación puede realizarse mediante consulta a las plataformas de intermediación de datos o mediante certificado oficial de estudios aportado por la persona interesada. Esto se traduce en un procedimiento simple y directo, que no exige trámites complicados.

El establecimiento de la ESO como requisito para obtener el permiso de taxista puede considerarse como una carga administrativa moderada, tanto para los aspirantes como para las autoridades. El proceso se simplifica debido a la accesibilidad general a la educación secundaria, y los trámites adicionales para verificar este requisito no son excesivos. Además, los beneficios a largo plazo de esta medida, como la mejor profesionalización, calidad de servicio y seguridad, compensan ampliamente cualquier carga administrativa mínima que pueda generar.

### 6.8.1.3 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de adscripción a entidades que garanticen la contratación previa de servicios de taxi adaptado con una antelación mínima de 24 horas

La obligación de adscripción a entidades de contratación previa, aunque puede parecer una carga administrativa adicional, no supone una carga nueva o excesiva para los titulares de licencias de eurotaxi, dado que muchos de ellos ya trabajan con radioemisoras y plataformas de contratación telemática. Estas entidades ya gestionan gran parte de las reservas, simplificando el proceso para los titulares de licencias.

Las radioemisoras y plataformas telemáticas ya permiten que los titulares de licencias gestionen las reservas de los clientes. La adscripción obligatoria a estas entidades simplemente refuerza un sistema de contratación que ya está implementado. Así, los titulares no tienen que desarrollar un sistema nuevo, sino optimizar el uso de las plataformas con las que ya están familiarizados, minimizando la carga administrativa adicional.

Los sistemas de radioemisoras y plataformas telemáticas automatizan la gestión de reservas, lo que facilita la gestión de la disponibilidad de los vehículos adaptados. La reserva anticipada de los servicios con 24 horas de antelación se convierte en una parte normal del proceso, sin requerir un esfuerzo adicional considerable para el titular, que puede planificar los servicios y gestionar su agenda con la ayuda de estas plataformas.

### 6.8.1.4 Obligación de los titulares de licencia con eurotaxi de realización de servicios mínimos de taxi adaptado

Aunque la obligación de realizar servicios mínimos implica un número mínimo de servicios que debe ofrecer cada licencia con eurotaxi, la carga operativa asociada a esta obligación es moderada, especialmente considerando que los titulares ya se benefician de condiciones favorables para la explotación de sus licencias al estar exentos del régimen de descanso y percibir subvenciones.

La realización de un número mínimo de servicios asegura que las licencias con eurotaxi cumplan con la demanda de personas con movilidad reducida, sin que esta carga se traduzca en una presión financiera excesiva. El número de servicios mínimos, que se ajusta a la capacidad operativa del titular, garantiza que el servicio sea accesible y eficiente sin desbordar los recursos disponibles.

Además, el servicio de taxi adaptado puede organizarse y planificarse adecuadamente con el uso de plataformas de gestión de reservas, minimizando la presión operativa en los titulares. Las reservas previas permiten que los titulares ajusten su disponibilidad de manera más eficiente, optimizando la utilización de los vehículos adaptados y evitando el desbordamiento de trabajo en momentos de alta demanda.

Los incentivos como subvenciones para la adquisición de vehículos adaptados y el régimen de descanso especial permiten que los titulares gestionen mejor los recursos, lo que ayuda a mantener el equilibrio entre cumplir con los servicios mínimos y la rentabilidad operativa.

La obligación de realizar servicios mínimos genera una presión operativa moderada que se ve compensada por los incentivos y las ayudas disponibles para los titulares de licencias de eurotaxi. Además, al contar con un sistema de reservas anticipadas y con las plataformas existentes, se optimizan los tiempos de respuesta y recursos humanos, reduciendo la carga sobre los titulares.

## 6.8.2 Cargas administrativas que se suprimen

La propuesta de modificación de la ordenanza no contempla la supresión o eliminación de cargas administrativas.

## 6.9 Otros impactos

### 6.9.1 Impacto medioambiental

#### 6.9.1.1 Taxis adaptados con clasificación medioambiental C

La propuesta normativa permite que los vehículos adaptados destinados a la prestación del servicio de taxi puedan estar clasificados según el distintivo ambiental ECO y Cero emisiones, incluyendo además los de etiqueta C.

La inclusión de los vehículos con etiqueta C genera un conflicto de derechos: el derecho de las personas con discapacidad a un transporte eficiente y de calidad en vehículos autotaxi, que conforme a la normativa sectorial se cifra en la adscripción de un 5% de la flota con vehículos adaptados, y, el derecho de los ciudadanos a un medio ambiente saludable, que pugna por la utilización de vehículos menos contaminantes. Este conflicto de intereses se resuelve considerando la conveniencia e idoneidad de permitir que los vehículos adaptados puedan tener clasificación medioambiental C, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

En primer lugar, esta modificación unifica la regulación de los vehículos de alquiler con conductor y autotaxi adaptados, dado que el artículo 195 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible admite la circulación de los que tengan etiqueta C. De esta forma, las regulaciones de ambas Ordenanzas se igualan en cuanto a los requisitos medioambientales exigidos para su circulación por el municipio de Madrid. De hecho, con la regulación anterior se daba la paradoja que taxis de fuera del APC de Madrid podrían circular en el término municipal de Madrid, mientras que los taxis pertenecientes al APC con distintivo C tendrían restricciones de adscripción y, por tanto, de circulación.

En segundo lugar, se justifica que el número de vehículos autotaxi que se pretende como objetivo para el año 2028, 594 vehículos, representa un porcentaje ínfimo del parque circulante en la ciudad de Madrid y que, en consecuencia, no tiene un impacto medioambiental relevante.

El mes de junio de 2024 la flota circulante tiene una media de 1.166.855 vehículos, clasificados de la siguiente forma.

Tipo de vehículo	Cantidad	Porcentaje
Cero	65.024	5,57%
Eco	177.647	15,22%
C	567.066	48,60%
B	308.086	26,40%
Sin Distintivo	43.048	3,69%
Desconocido	5.984	0,52%
<b>Total</b>	<b>1.166.855</b>	<b>100,00%</b>



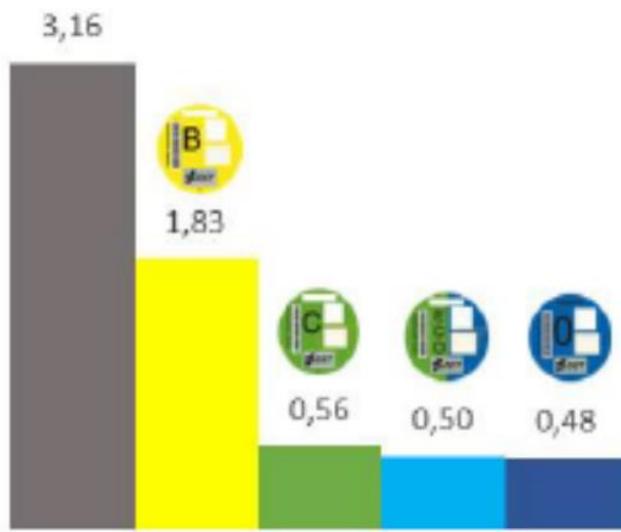
Se ha realizado un estudio de otras ciudades europeas de tamaño similar a Madrid y se ha constatado que en Barcelona, París o Berlín se admiten vehículos eurotaxi con etiqueta C.

Por tanto, ante un posible escenario en el que la totalidad de los vehículos eurotaxi previstos (meta de 594 vehículos) fueran de clasificación C, su presencia es totalmente marginal y residual respecto al parque circulante actualmente existente que representa casi un 50%. Además resulta que la flota de vehículos eurotaxi presenta la siguiente composición: etiqueta C un 70 %, etiqueta B un 10% y etiqueta Eco un 20%, sin que conste ninguna de etiqueta Cero emisiones, lo que evidencia una composición mayoritariamente de vehículos con etiqueta C.

En consecuencia, desde el punto de vista medioambiental, el número de eurotaxis con etiqueta C que se prevé incluir es totalmente insustancial y no produce alteración alguna, tanto respecto al porcentaje que supone sobre el total de taxis como sobre el parque circulante de la ciudad, por lo que no existe impacto relevante de acuerdo con los datos aportados.

Finalmente, respecto a la emisión de contaminantes que afectan a la calidad del aire (NOx, CO, PM2.5 y HC) en la Memoria del Proyecto de Bajas Emisiones de Bilbao del 1 de diciembre de 2023 (<https://www.bilbao.eus/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-disposition&blobheadername2=pragma&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3DMemoria+proyecto+ZBE+Bilbao.pdf&blobheadervalue2=public&blobkey=id&blobtable=MongoBlobs&blobwhere=1274416693337&ssbinary=true>) se ha realizado una campaña de medidas de las emisiones de los diferentes tipos de vehículos del parque circulante real de Bilbao. Se ha elaborado un índice sintético que mide el potencial contaminante relativo de los vehículos de diferentes etiquetas medioambientales.

### Emission Score – g/(km)



Comparativa del índice global “emission score” que pondera los diferentes contaminantes en función de su daño a la salud en g/km por tipo de etiqueta medioambiental

La escasa diferencia en el potencial contaminante de vehículos C y etiqueta CERO puede parecer contraintuitiva, pero se debe a que las emisiones directas de partículas de los vehículos CERO emisiones procedentes de frenos y neumáticos son elevadas por el mayor peso de los vehículos.

Por tanto, siendo el potencial contaminante de los vehículos C superior al de los vehículos ECO, sólo son un 12% más contaminantes. Si aplicamos lo anterior, en el caso, peor, adscribir 594 vehículos C (en lugar de ECO) supondrá un incremento de potencial contaminante de  $594 \times 12\% = 71,3$  vehículos adicionales de tipo C, que comparado con el 1.166.855 vehículos que circulan diariamente por Madrid, es un valor marginal.

Como expresamente indica la Comunicación de la **Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (2022/C 62/01)**, la adaptación de los criterios de los vehículos al objetivo de mitigar las emisiones y la congestión no debe en modo alguno debilitar la consecución de otros objetivos importantes como la seguridad de los pasajeros y la accesibilidad de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida al transporte de pasajeros bajo demanda. Es decir, la propia Comisión de la UE es consciente que la consecución de objetivos de mejora medioambiental puede poner en riesgo otros objetivos relacionados con la accesibilidad en el transporte en taxi, sin que pueda menoscabar su logro.

Por tanto, la necesidad de aumentar el número de vehículos eurotaxi y favorecer su disponibilidad a las personas de movilidad reducida, aconsejan permitir la autorización de modelos y la adscripción de vehículo que dispongan de clasificación medioambiental C, dada su escasa incidencia en la consecución de los objetivos medioambientales.

En consecuencia, el cumplimiento de la normativa de accesibilidad autorizando vehículos de tipo C permite satisfacer el derecho de las personas con discapacidad a un transporte adecuado y de calidad con un impacto negativo ínfimo en la calidad del aire.

#### 6.9.1.2 Régimen de descanso de las licencias con taxi eléctrico.

La propuesta normativa incluye la eliminación de la exención del régimen de descanso a los vehículos eléctricos con un régimen transitorio, de modo que los vehículos eléctricos ya adscritos y los que se adscriban a las licencias de autotaxi en el plazo de 6 meses a la entrada en vigor de la modificación podrán seguir prestando servicio todos los días, beneficio que se perderá en caso de transmisión de la licencia o sustitución del vehículo. Los vehículos eléctricos que se adscriban a las licencias después del plazo de seis meses de aprobación de la modificación seguirán el régimen general de descanso del artículo 37 de la ORT, que limita la prestación del servicio dos días a la semana.

Se estima que la aplicación de la propuesta normativa tenga un impacto medioambiental en términos de emisiones limitado a corto y medio plazo, considerando la transitoriedad de su aplicación unido al hecho de que la flota eléctrica es actualmente reducida, de 760 vehículos (enero de 2025), lo que representa un 4,8% de la flota total. Además respecto a la flota circulante de la ciudad de Madrid supone un 5,57%. Por tanto, si bien la media propuesta puede frenar la tendencia creciente del taxi eléctrico, se estima que en términos globales su impacto medioambiental es reducido.

Por otro lado, aunque la medida pudiera reducir la disponibilidad de vehículos eléctricos, también fomenta la igualdad de condiciones de prestación del servicio entre los taxis eléctricos y los ECO, lo que puede llevar a una mayor adquisición de taxis adaptados que sean CERO en el largo plazo, al tener mejores condiciones de explotación.

La eliminación de la exención no debe verse como un obstáculo para los objetivos medioambientales, sino como una medida para mejorar las condiciones de prestación del servicio en términos de calidad entre las diferentes clasificaciones medioambientales de los taxis, preservando a la vez el objetivo de reducción de emisiones con el objetivo de fomentar la accesibilidad de la flota.

### 6.9.2 Impacto a personas con discapacidad.

Las medidas adoptadas en la propuesta normativa para aumentar el número de vehículos eurotaxi y la disponibilidad de los servicios demandados por las personas de movilidad son medidas concretas de accesibilidad universal y no discriminación y de acción positiva que se enmarca en los contenidos del **Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social**.

Se trata de una medida de acción positiva consistente en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinada a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad (art. 2 g) del citado Real Decreto legislativo 1/2013), que sigue el principio de Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad, principio en virtud del cual las actuaciones que desarrollan las Administraciones Públicas comprenden las políticas y líneas de acción de carácter general en cualquiera de los ámbitos de actuación pública, en donde se tendrán en cuenta las necesidades y demandas de las personas con discapacidad (Letra o) del mismo artículo).

Siguiendo con el mismo texto legal, artículo 5, *Las medidas específicas para garantizar la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal se aplicarán en el ámbito del transporte y, según el artículo 7, Para hacer efectivo este derecho a la igualdad, las administraciones públicas promoverán las medidas necesarias para que el ejercicio en igualdad de condiciones de los derechos de las personas con discapacidad sea real y efectivo en todos los ámbitos de la vida, de forma especialmente intensa en materia de movilidad.*

En materia de accesibilidad en el transporte (artículo 22) *los poderes públicos adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal, en igualdad de condiciones con las demás personas. Las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación establecerán, para cada ámbito o área, medidas concretas para prevenir o suprimir discriminaciones, y para compensar desventajas o dificultades* (artículo 23).

*Con el fin de garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades a las personas con discapacidad, los poderes públicos establecerán medidas contra la discriminación y medidas de acción positiva (artículo 64.1). Las medidas contra la discriminación podrán consistir en exigencias de accesibilidad (artículo 66). Las medidas (artículo 68) de acción positiva podrán consistir en apoyos complementarios y normas, criterios y prácticas más favorables.*

Por su parte, el artículo 69 dispone que *Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán y facilitarán el desarrollo de medidas de fomento y de instrumentos y mecanismos de protección jurídica para llevar a cabo una política de igualdad de oportunidades, mediante la adopción de las medidas necesarias para que se supriman las disposiciones normativas y las prácticas contrarias a la igualdad de oportunidades y el establecimiento de medidas para evitar cualquier forma de discriminación por motivo o por razón de discapacidad.*

Se analiza el impacto sobre las personas con movilidad reducida que las medidas relacionadas con la accesibilidad pueden provocar:

1. Aumentar la disponibilidad y la flota de eurotaxi reduciendo para ellos las limitaciones impuestas por la propia ORT en forma de descansos semanales obligatorios, dos días por semana en aplicación del artículo 37.
2. Atender la demanda de usuarios de vehículos eurotaxi, teniendo en cuenta los derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social. Para ello se articula un sistema voluntario de libre adscripción sin limitaciones temporales mediante un sistema de reservas previas y servicios mínimos.

En el año 2023, en la Comunidad de Madrid hay **72.992 personas con alguna deficiencia Neuromusculoesquelética o del movimiento afectando a su capacidad física** que presentan los siguientes grados de discapacidad.

PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA SEGÚN GRADO DE DISCAPACIDAD				
GRADO DISCAPACIDAD	De 33% a 64%	De 65% a 74%	Más de 75%	TOTAL
PERSONAS CON DISCAPACIDAD	59.149	10.203	3.640	72.992

A estos datos de discapacidad reconocida según la Base de Datos de Reconocimiento de la Discapacidad de la Comunidad de Madrid hay que añadir otros, derivados de situaciones temporales que se van produciendo durante la experiencia vital de las personas.

Además, la discapacidad es una realidad que puede afectar a cualquier persona a lo largo de su vida ya que está ligada al proceso natural del envejecimiento y a los parámetros de salud y estilos de vida de la sociedad actual, habiendo aumentado considerablemente las situaciones de discapacidad por causas sobrevenidas.

## Información de Firmantes del Documento



## 7 Evaluación

### 7.1 Evaluación de objetivos

#### 7.1.1 Objetivos

Los objetivos de la Ordenanza susceptibles de evaluación son los siguientes:

1. Aumentar la flota de vehículos adaptados (eurotaxi) para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida.
2. Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi

#### 7.1.2 Indicadores de objetivos

FICHA DE INDICADOR	
<b>Denominación</b>	Flota de vehículos autotaxi adaptados (eurotaxi)
<b>Descripción</b>	Conocer el número de vehículos eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida
<b>Objetivo/Impacto asociado al indicador</b>	Aumentar la flota de vehículos adaptados
<b>Unidad de medida</b>	Número de vehículos adaptados
<b>Fórmula de cálculo</b>	Suma del número de vehículos adaptados
<b>Periodicidad</b>	Bianual
<b>Meta</b>	594 eurotaxi (31/12/2028)
<b>Fuente de información</b>	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
<b>Responsable</b>	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

FICHA DE INDICADOR	
<b>Denominación</b>	Renovación de la flota de vehículos autotaxi
<b>Descripción</b>	Conocer el número de vehículos autotaxi que se sustituyen anualmente
<b>Objetivo/Impacto asociado al indicador</b>	Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi
<b>Unidad de medida</b>	Número de vehículos autotaxi que se sustituyen
<b>Fórmula de cálculo</b>	Suma del número de vehículos sustituidos
<b>Periodicidad</b>	Bianual
<b>Meta</b>	2.000 vehículos/año
<b>Fuente de información</b>	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
<b>Responsable</b>	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

#### 7.1.3 Evaluación de indicadores de objetivos

FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado				
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Flota de vehículos adaptados (eurotaxi)	01/01/2026	31/12/2028	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	100%



FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Flota de vehículos autotaxi sustituidos	01/01/2026	31/12/2028	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	100%

## 7.2 Evaluación de impactos

### 7.2.1 Impactos

La aprobación de la modificación de la ORT persigue incrementar el número de conductores.

### 7.2.2 Evaluación del impacto.

FICHA DE INDICADOR	
<b>Denominación</b>	Incremento de conductores de autotaxi
<b>Descripción</b>	Número de conductores de autotaxi que dispongan de Tarjeta de identificación de conductor.
<b>Objetivo/Impacto asociado al indicador</b>	Incrementar el número de conductores de autotaxi.
<b>Unidad de medida</b>	Número de conductores con Tarjeta de identificación de conductor
<b>Fórmula de cálculo</b>	Número de conductores inscritos.
<b>Periodicidad</b>	Bianual
<b>Meta</b>	19.000 (31/12/2028)
<b>Fuente de información</b>	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
<b>Responsable</b>	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

### 7.2.3 Evaluación de indicador de impacto

FICHA DE EVALUACIÓN POR FASES/HITOS				
Objetivo/impacto asociado	Incrementar el número de conductores de autotaxi.			
Fase/Hito	Fecha inicio	Fecha fin	Órgano responsable	Peso
Conductores de autotaxi	01/01/2026	31/12/2028	Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación	100%

