

MEMORIA DE LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

1 Antecedentes

La Constitución Española recoge en su artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida pública. Además, el artículo 23.1 del texto constitucional establece que Los ciudadanos tienen el derecho a participar en los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes, libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal.

Por su parte el artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), en aplicación del principio de transparencia, establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas. Asimismo, el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge como principio legal la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.

A tal efecto, el artículo 133 de la LPAC establece que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente se puedan ver afectadas por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

Esta previsión ha sido objeto de desarrollo en el Ayuntamiento de Madrid a través del Acuerdo de 20 de octubre de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueban las directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales, que precisan cómo se sustanciará esta consulta en el procedimiento de elaboración de las ordenanzas y reglamentos del Ayuntamiento de Madrid.

En el ejercicio de la potestad reglamentaria reconocida por el artículo 128.1 de la LPAC, el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRBRL), y el artículo 55 de Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de Disposiciones Legales Vigentes en materia de régimen local, los municipios en su calidad de Administración Pública de carácter territorial pueden aprobar reglamentos y ordenanzas dentro de la esfera de sus competencias, en cuya elaboración participa activamente la ciudadanía.

Concretamente el Ayuntamiento de Madrid, en los términos que establece la legislación estatal y autonómica sectorial en materia de transporte terrestre, posee competencia en materia de transporte urbano, en virtud del artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de diciembre, de Ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante LTCM), al disponer que

“los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales”.

Igualmente, el artículo 9.1 de la citada Ley determina que

“para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el Ayuntamiento del municipio en que esté residenciado el vehículo. Las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo corresponderán a una categoría única, denominándose licencia de autotaxis”.

En este sentido, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera señala entre sus principios rectores, recogidos en el artículo 4, los principios de cautela, acción preventiva, y de corrección de la contaminación en la fuente misma. A tenor de lo expuesto la propia norma específica las medidas a adoptar por los poderes públicos, en ejercicio de sus respectivas competencias, para alcanzar y mantener un nivel de protección elevado de las personas y del medio ambiente.

El Ayuntamiento de Madrid posee igualmente, en virtud del artículo 25.2.b) de la citada LRBRL, competencia en materia de protección del medio ambiente urbano, incluyendo en particular la protección contra la contaminación atmosférica.

Además, según establece el apartado 1 del artículo 39 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y de régimen especial de Madrid:

“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.”

En ejercicio de las referidas potestades se aprobó, mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012, la Ordenanza Reguladora del Taxi¹ que, tras las modificaciones realizadas en 2014, 2017 y 2021, permanece vigente en la actualidad. Resulta necesario y oportuno acometer ahora su reforma por los motivos que se exponen a continuación.

2 Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa

2.1 Adaptación normativa

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), 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.”

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

- 1º. En relación con los titulares de las licencias de autotaxi incorpora previsiones al elevar el número de licencias de las que pueden disponer, y, a los vehículos, admitiendo la posibilidad de que la disposición de este sea en renting, permitiendo la existencia de empresas que cuenten con vehículos no adscritos a la licencia concreta
- 2º. Respecto de los ayuntamientos se contempla que, aun cuando deban garantizar la prestación del servicio en su ámbito territorial, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana, salvo a las que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, pero no podrán fijar un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias
- 3º. En el régimen de prestación de los servicios se introduce mayor flexibilidad en la regulación de los servicios contratados por plaza con pago individual, al existir medios tecnológicos que permiten garantizar en todo caso los derechos de los usuarios.

2.2 Nuevas realidades.

Desde su aprobación, adoptada mediante Acuerdo del Pleno en 2012, la Ordenanza Reguladora del Taxi (en adelante, la ORT) ha sido sometida a tres modificaciones para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos: la primera se realizó mediante por Acuerdo Plenario 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 23 de junio.

La revolución tecnológica y el avance social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una adaptación y flexibilidad en sus opciones de movilidad, destacando el taxi como modalidad de transporte que permite una movilidad personal y directa.

La relevancia social de la actividad de transporte realizada por el taxi, la gran utilidad y beneficio que supone para las personas usuarias y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea evidencian, asimismo, la conveniencia de consultar públicamente a la ciudadanía la modificación de la normativa municipal del taxi para para que analice, debata y



valore y pueda dar solución a las demandas actuales de la ciudadanía y de la ciudad de Madrid en cuestiones tan relevantes como las que, a mero título de ejemplo, se citan a continuación:

- a. Asegurar la continuidad y refuerzo del servicio de taxi adaptado (eurotaxi) para facilitar y favorecer la movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas con el fin de garantizar su autonomía personal y social en el ejercicio de los derechos de las personas con movilidad reducida;
- b. Revisar las características y elementos mínimos exigidos a los vehículos autotaxi, especialmente la exigencia de las dimensiones mínimas y tolerancias previstas en el Anexo I de la Ordenanza, considerando la tendencia y evolución tecnológica de los vehículos que presentan los nuevos modelos.
- c. Proponer avances de innovación tecnológica y de gestión en las condiciones de prestación del servicio de autotaxi.

Por todo lo anteriormente expuesto se considera necesario iniciar la reforma de la actual Ordenanza Reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid.

3 Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

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

- 1º. 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. El Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, afecta a cuestiones puntuales de la ordenanza por lo que se considera que no es necesario redactar una nueva cuyo proceso sería más lento y podría comprometer el cumplimiento del plazo de 6 meses concedido para su adaptación.
- 2º. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza. Esta opción se considera adecuada y satisfactoria, puesto que permite cumplir el mandato autonómico que precisa de desarrollo local posterior y proporciona un instrumento esencial para construir y dar solución a las cuestiones de fondo planteadas para mejorar y modernizar la prestación de servicio.

Asimismo, y con ocasión de la adaptación de la ORT de Madrid al Reglamento de los Servicios de Transporte Urbano en Automóviles de Turismo, se considera oportuno y necesario realizar adaptaciones normativas debido a los cambios de la actividad del transporte urbano en la ciudad de Madrid.

El Acuerdo de 21 de diciembre de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueba el Plan normativo del Ayuntamiento de Madrid para el mandato 2023-2027, incluye como iniciativa normativa que se prevé elevar a la aprobación de la Junta de Gobierno en el mandato 2023-2027, la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, en el que se contempla necesidad de realizar una consulta pública previa.

4 Necesidad y oportunidad de la aprobación.

Este necesario cambio normativo de la Ordenanza Reguladora del Taxi obedece no solo a la necesidad de adaptación en cumplimiento del mandato legal indicado, sino que atiende también a la obligación municipal de dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía, a las necesidades de modernización y mejora de los servicios de transporte de la ciudad en términos de innovación tecnológica y de la calidad de su prestación, así como de responder adecuadamente a las necesidades y exigencias de las personas usuarias como destinatarias finales del servicio de taxi, tanto de los residentes como de los turistas que en muchas ocasiones tienen en este servicio su primer contacto con la ciudad de Madrid.

En lo relativo a la oportunidad es importante considerar la realidad cambiante del mercado del transporte urbano en el que conviven diferentes modelos e iniciativas públicas y privadas de movilidad, que convierten a Madrid en una ciudad pionera de avance y progreso colectivo, progreso al que contribuye el servicio de taxi, que con sus 100 años de historia es capaz de renovarse y modernizarse para adaptarse a las necesidades de la ciudadanía y la mejora continua de su servicio, ofreciendo nuevos y mejorados valores y utilidades para el beneficio de la ciudad de Madrid. Resulta por todo ello conveniente consultar a la ciudadanía sobre la conveniencia y necesidad de modernizar el sector del taxi y racionalizar y flexibilizar los servicios que prestan.

5 Objetivos de la norma

El objetivo de esta modificación responde a la necesidad de dar cumplimiento a la obligación legal de adaptar la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid a las modificaciones operadas por la Comunidad de Madrid en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, así como de actualizar la Ordenanza para mejorar los siguientes contenidos:

- a. favorecer la prestación del servicio de taxi adaptado a las personas que se desplazan en silla de ruedas a efectos de garantizar su movilidad individual y relación social.
- b. mejorar las condiciones de calidad y seguridad de los vehículos autotaxi.
- c. proponer avances de innovación tecnológica y de gestión en las condiciones de prestación del servicio de autotaxi

Con motivo de esta actualización de la normativa autonómica y de las necesidades de adaptación al mercado del transporte urbano, es necesaria una respuesta municipal.

DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

Firmado electrónicamente

Fdo.: Marta Alonso Anchuelo

EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO
DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Firmado electrónicamente

Fdo.: Borja Carabante Muntada.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 13/03/2024 12:42:12
Fecha Firma: 14/03/2024 11:58:23