DOCUMENTO PARA EL TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE 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:

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

Estas previsiones han 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 desarrollo de estas directrices, el Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, órgano proponente de esta iniciativa, concreta y determina el contenido de la consulta en la que figuran los extremos exigidos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en el punto 4.1 de las citadas Directrices.

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 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.

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
[redacted]

Fecha Firma: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38
[redacted]

[redacted]

Esta iniciativa se enmarca en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de transporte urbano, accesibilidad, protección del medio ambiente urbano y protección de los consumidores y accesibilidad

En materia de **transporte**, la iniciativa normativa cumple la atribución competencial municipal prevista en el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de diciembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al atribuir a los municipios la competencia "*para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales".*
La aprobación de esta propuesta normativa no implica normas derogadas, modificadas o sin efecto.

En relación con la **accesibilidad,** 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 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*.

Además, 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, establece 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.*

En cuanto a la **protección del medio ambiente**, el artículo 25.2 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, reconoce a los Municipios competencias propias, por afectar a su círculo de intereses.

Además, 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.

Finalmente, por lo que respecta a la **protección de consumidores**, en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

En ejercicio de las referidas potestades se aprobó, mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012, la Ordenanza Reguladora del Taxi 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.

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
[redacted]

Fecha Firma: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38
CSV : [redacted]

[redacted]

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.

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
[redacted]
Fecha Firma: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38
[redacted]
[redacted]

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 alternativas regulatorias y no regulatorias

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

a) 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.

b) 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

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
[redacted]

Fecha Firma: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38
[redacted]

[redacted]

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

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: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38

d) 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.

6 Preguntas del proceso participativo

Título: MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

1.- Por favor, indica cómo participas en esta consulta pública seleccionando una de las siguientes opciones:

- ☐ Participo a título individual como persona usuaria
- ☐ Participo como conductor/a
- ☐ Propietario/a de licencia de autotaxi
- ☐ Pertenezco a una entidad
  - o Indique el nombre de la entidad:

2.- ¿Eres persona usuaria del servicio de taxi?

- ☐ No
- ☐ Sí

¿Con qué frecuencia usas el servicio de taxi?

- ☐ Diariamente
- ☐ Semanalmente
- ☐ Mensualmente
- ☐ Trimestralmente
- ☐ Anualmente

3.- ¿Eres persona con movilidad reducida?

- ☐ Sí
- ☐ No

4.- Marca los servicios que utilizas

- ☐ Ninguno
- ☐ Autotaxi ordinario, no adaptado
- ☐ Autotaxi adaptado para las personas con movilidad reducida

5.- ¿Cómo mejorarías el servicio de taxi adaptado prestado a las personas con movilidad reducida?

6.- ¿Qué requisitos específicos deberían exigirse a los vehículos adaptados para favorecer el servicio a personas con movilidad reducida?

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: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38

7.- ¿Qué requisitos deberían exigirse a los vehículos autotaxi para mejorar la calidad y seguridad de la prestación del servicio?

8.- ¿Cómo debería regularse el servicio para ser más eficaz, eficiente y competitivo frente a otros modos de movilidad?

9.- Si quieres realizar algún comentario o aportación sobre cómo se puede mejorar la Ordenanza puedes hacerlo a continuación:

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: 05/04/2024 12:26:08
Fecha Firma: 08/04/2024 14:00:38

[redacted]

FICHA PROCESO PARTICIPATIVO

TÍTULO DEL PROCESO

Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012.

PERIODO: Desde el 15 de abril hasta el 14 de mayo.

EN QUÉ CONSISTE:

El Ayuntamiento de Madrid inicia, a través de la consulta pública previa, la modificación de la vigente Ordenanza Reguladora del Taxi con dos objetivos:

1. Adaptar su contenido 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 (BOCM nº 303 de 21 de diciembre de 2023) en cumplimiento de su Disposición Final Primera. Los cambios afectarían a:
    a. Regulación del régimen de descanso y las vacaciones de las licencias de autotaxi, es decir, de las autorizaciones municipales que permiten prestar servicio de taxi.
    b. Regulación de los servicios de taxi compartido.

2. Plantear a la ciudadanía el debate sobre cómo mejorar la regulación del servicio del taxi para mejorar su calidad y seguridad en los siguientes aspectos:
    a. Asegurar la continuidad y refuerzo del servicio de taxi adaptado 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.

Cómo participar

- Si estás empadronado/a en la ciudad de Madrid, y eres mayor de 16 años, **puedes participar respondiendo al cuestionario de la consulta ciudadana que se encuentra más abajo en esta página, en el espacio de debate.**
- Para empezar a responder al cuestionario tienes que identificarte o registrarte en Decide Madrid.
- Para más información sobre el registro y verificación en Decide Madrid, consulta: guía de registro y verificación

- Para cualquier problema técnico, puedes escribirnos a incidenciasdm@madrid.es

INFORMACIÓN ADICIONAL:

- Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012: https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2012_74.pdf?idNormativa=49778f9c578ab310VgnVCM1000000b205a0aRCRD&nombreFichero=ANM2012_74&cacheKey=28
- 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, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio: https://gestiona.comunidad.madrid/wleg_pub/secure/normativas/contenidoNormativa.jsf?opcion=VerHtml&idnorma=4021&word=¿S&wordperfect=N&pdf=S&eli=true#no-back-button
- 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 https://www.bocm.es/bocm-20231221-3

Documentación adicional:

- Acuerdo de la Junta de Gobierno en el BOAM.
- Memoria de la consulta pública previa relativa a la modificación de la ordenanza.

PREGUNTAS DEL DEBATE

1.- Por favor, indica cómo participas en esta consulta pública seleccionando una de las siguientes opciones:

- ☐ Participo a título individual como persona usuaria
- ☐ Participo como conductor/a
- ☐ Propietario/a de licencia de autotaxi
- ☐ Pertenezco a una entidad
  - o Indique el nombre de la entidad:

2.- ¿Eres persona usuaria de del servicio de taxi?

- ☐ No
- ☐ Sí

¿Con qué frecuencia usas el servicio de taxi?

- ☐ Diariamente
- ☐ Semanalmente
- ☐ Mensualmente
- ☐ Trimestralmente

- Anualmente

3.- ¿Eres persona con movilidad reducida?

- Sí
- No

4.- Marca los servicios que utilizas

- Ninguno
- Autotaxi ordinario, no adaptado
- Autotaxi adaptado para las personas con movilidad reducida

5.- ¿Cómo mejorarías el servicio de taxi adaptado prestado a las personas con movilidad reducida?

6.- ¿Qué requisitos específicos deberían exigirse a los vehículos adaptados para favorecer el servicio a personas con movilidad reducida?

7.- ¿Qué requisitos deberían exigirse a los vehículos autotaxi para mejorar la calidad y seguridad de la prestación del servicio?

8.- ¿Cómo debería regularse el servicio para ser más eficaz, eficiente y competitivo frente a otros modos de movilidad?

9.- Si quieres realizar algún comentario o aportación sobre cómo se puede mejorar la Ordenanza puedes hacerlo a continuación:

Nº Y AÑO DEL EXPEDIENTE
2024

ACUERDO DE 11 DE ABRIL DE 2024 DE LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MADRID POR EL QUE SE APRUEBA SOMETER A CONSULTA PÚBLICA PREVIA LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI.

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 regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas con rango de ley y reglamentos señalando que, con carácter previo a la elaboración de la norma, se sustanciará una consulta previa en la que recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente puedan verse afectados por la misma.

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la citada Ley, la Junta de Gobierno aprobó, mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016, las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales.

La vigente Ordenanza Reguladora del Taxi, que fue aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012 en ejercicio de la competencia atribuida por el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, ha sido objeto de tres modificaciones previas, realizadas en 2014, 2017 y 2021, para adaptar su contenido a las necesidades de modernización del servicio de taxi.

En el ejercicio de las competencias municipales en materia de transporte público urbano de viajeros, movilidad, medio ambiente y accesibilidad se considera necesario iniciar el procedimiento de modificación parcial de la citada Ordenanza, al objeto de adaptar su contenido 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 (BOCM número 303 de 21 de diciembre de 2023), cuya disposición final segunda concede a los ayuntamientos un plazo de seis meses, a contar desde su aprobación, para adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este decreto. La presente modificación tiene también por objeto ofrecer herramientas para la modernización y la mejora de la calidad de este servicio para la ciudad de Madrid.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 11/04/2024 17:36:36
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 17/04/2024 12:50:21
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS — Fecha Firma: 17/04/2024 15:00:39

Las mencionadas Directrices establecen que corresponde a la Junta de Gobierno, a propuesta del titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia, acordar el sometimiento a consulta pública de las iniciativas normativas.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el apartado tercero de las directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales, a propuesta del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, y previa deliberación de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión de 11 de abril de 2024

ACUERDA

PRIMERO.- Someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi durante un plazo de 20 días hábiles.

SEGUNDO.- El presente Acuerdo surtirá efectos desde el día de su publicación en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Firmado electrónicamente
EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
Borja Carabante Muntada

Cúmplase,
Firmado electrónicamente
EL ALCALDE
P.S. LA VICEALCALDESA
María Inmaculada Sanz Otero

APROBADO
en reunión de 11 de abril de 2024
Firmado electrónicamente
LA SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO
(P.S. Decreto de 4 de diciembre de 2023 del Alcalde)
Borja Carabante Muntada

Información de Firmantes del Documento

MADRID

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 11/04/2024 17:36:36
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 17/04/2024 12:50:21
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS — Fecha Firma: 17/04/2024 15:00:39

B) Disposiciones y Actos

Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid

1206 *Acuerdo de 11 de abril de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.*

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 regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas con rango de ley y reglamentos señalando que, con carácter previo a la elaboración de la norma, se sustanciará una consulta previa en la que recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente puedan verse afectados por la misma.

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la citada Ley, la Junta de Gobierno aprobó, mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016, las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales.

La vigente Ordenanza Reguladora del Taxi, que fue aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012 en ejercicio de la competencia atribuida por el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, ha sido objeto de tres modificaciones previas, realizadas en 2014, 2017 y 2021, para adaptar su contenido a las necesidades de modernización del servicio de taxi.

En el ejercicio de las competencias municipales en materia de transporte público urbano de viajeros, movilidad, medio ambiente y accesibilidad se considera necesario iniciar el procedimiento de modificación parcial de la citada Ordenanza, al objeto de adaptar su contenido 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 (BOCM número 303 de 21 de diciembre de 2023), cuya disposición final segunda concede a los ayuntamientos un plazo de seis meses, a contar desde su aprobación, para adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este decreto. La presente modificación tiene también por objeto ofrecer herramientas para la modernización y la mejora de la calidad de este servicio para la ciudad de Madrid.

Las mencionadas Directrices establecen que corresponde a la Junta de Gobierno, a propuesta del titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia, acordar el sometimiento a consulta pública de las iniciativas normativas.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el apartado tercero de las directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales, a propuesta del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, y previa deliberación de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 11 de abril de 2024,

ACUERDA

PRIMERO.- Someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi durante un plazo de 20 días hábiles.

SEGUNDO.- El presente acuerdo surtirá efectos desde el día de su publicación en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Madrid, a 11 de abril de 2024.- La Directora de la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno, Carmen Toscano Ramiro.

CSV: 2ACQACP4FQVJLQSK
Verificable en https://csv.madrid.es/VECSV_WBCONSULTA/VerificarCove.do

Informe de participación ciudadana digital



Informe de participación del proceso “Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012”

Mayo 2024

Información de Firmantes del Documento

MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

MADRID

Informe de participación ciudadana digital

Contenido

Introducción 3
1. DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA 3
2. MARCO DEMOGRÁFICO DE LA CONSULTA 5
3. CARACTERÍSTICAS DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES EN LA CONSULTA 6
4. MARCO DE ACTIVIDAD EN DECIDE MADRID DURANTE LA CONSULTA 11
5. CUESTIONARIO SOMETIDO A CONSULTA 16
6. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS 19
Otras aportaciones a la consulta 38
Nota metodológica sobre el contenido de este informe 38

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

Informe de participación ciudadana digital

PROCESO: Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012

Introducción

La Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid establece en su artículo 51, en concordancia con la Disposición Adicional Octava, que las entidades que integran la Administración procurarán impulsar la participación y colaboración ciudadana a través de instrumentos o mecanismos adecuados que garanticen la interrelación mutua, ya sea a título individual y en su propio nombre, o a través de las entidades ciudadanas en las que se integre la ciudadanía.

Tras regular los Derechos específicos de participación y colaboración, el artículo 64 del mismo texto legal introduce como cláusula de cierre de estos derechos, la obligación de la Administración pública competente de que el resultado de estos procesos se plasme en un informe de participación y colaboración, en el que se recogerá el resultado del proceso participativo, los medios empleados y la evaluación de cómo esa participación ha condicionado o ha influido en la actuación administrativa.

Este proceso se sitúa en el marco del artículo 133 de la Ley 39/2015, "Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos.", en cuyo primer punto se indica:

"Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados 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."

Este proceso se sitúa en el marco del art. 27 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid y en las "Directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales", aprobadas por Acuerdo de 20 de octubre de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

Este informe responde a ese deber de devolver a la ciudadanía el resultado del proceso participativo convocado.

1. DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA

1.1 Fechas de la consulta

Del 15 de abril al 14 de mayo de 2024.

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

Los datos de este informe se refieren a las opiniones aportadas por vecinos y vecinas de la ciudad de Madrid desde el inicio y publicación del proceso el 15 de abril a las 0:00 horas hasta las 23:59 horas del 14 de mayo de 2024.

1.2 Objeto de la consulta

El Ayuntamiento de Madrid ha realizado una consulta pública con el objeto de identificar y recoger ideas para la modificación de la vigente Ordenanza Reguladora del Taxi, con dos objetivos:

1. Adaptar su contenido 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 (BOCM nº 303 de 21 de diciembre de 2023) en cumplimiento de su Disposición Final Primera. Los cambios afectarían a:
   a. Regulación del régimen de descanso y las vacaciones de las licencias de autotaxi, es decir, de las autorizaciones municipales que permiten prestar servicio de taxi.
   b. Regulación de los servicios de taxi compartido.

2. Plantear a la ciudadanía el debate sobre cómo mejorar la regulación del servicio del taxi para mejorar su calidad y seguridad en los siguientes aspectos:
   a. Asegurar la continuidad y refuerzo del servicio de taxi adaptado 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.

1.3 URL de la consulta

https://decide.madrid.es/legislation/processes/165

1.4 Formato de la consulta

Un cuestionario de 9 preguntas y una de ellas condicionada.

1.5 Número de participantes en la consulta

El número total de participantes ha sido de 1.317 personas.

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

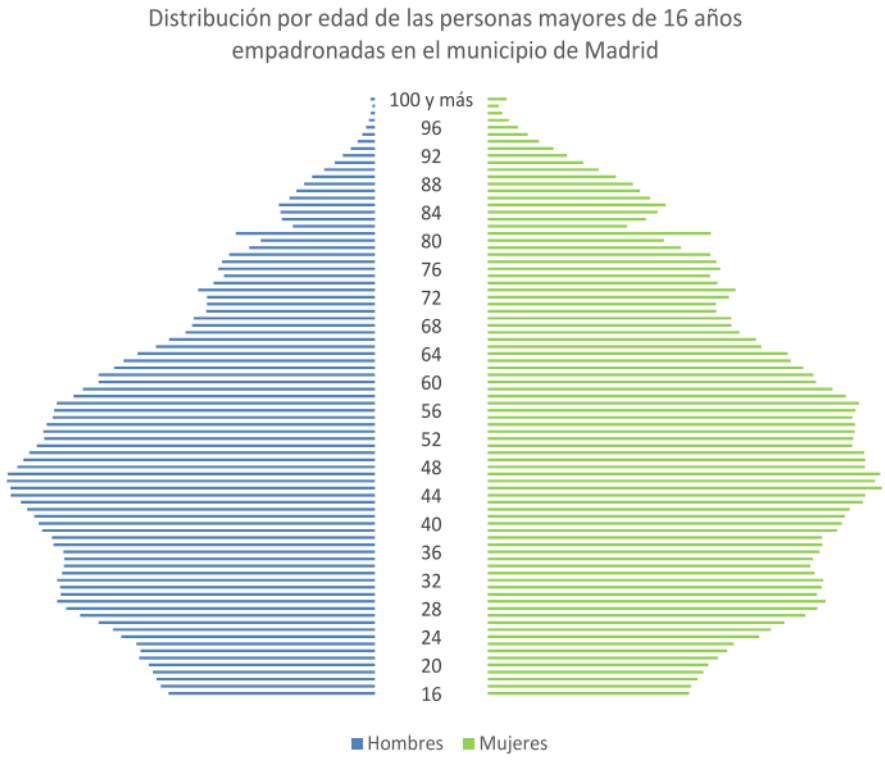
2. MARCO DEMOGRÁFICO DE LA CONSULTA

2.1 ¿A quién iba dirigida la consulta?

La consulta iba dirigida a las personas mayores de 16 años empadronadas en el municipio de Madrid.

Ámbito geográfico	Hombres > 16 años	Mujeres > 16 años	Total
Toda la ciudad	1.332.751	1.563.208	2.895.959

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes



2.2 Personas registradas en Decide Madrid para el ámbito territorial de la consulta

El número de personas registradas en Decide Madrid con el empadronamiento verificado para el ámbito territorial de esta consulta ha sido de 219.156 personas.

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

3. CARACTERÍSTICAS DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES EN LA CONSULTA

En el proceso de consulta sobre la Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, han participado 1.317 personas mayores de 16 años y registradas en Decide Madrid:

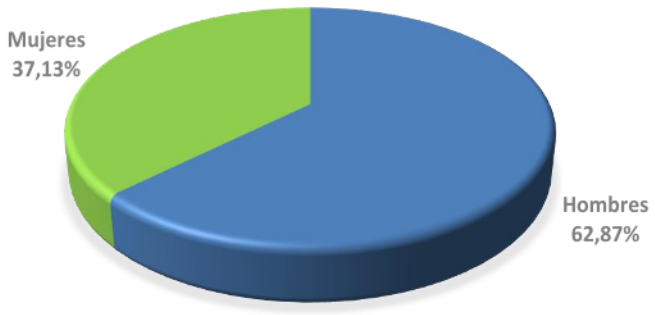
Participantes totales	Participantes hombres	Participantes mujeres	% de participantes sobre el total de personas verificadas en DM[1]
1.317	828	489	0,60%

PARTICIPANTES POR SEXOS

La distribución por sexo de las personas participantes en la consulta ha sido la siguiente:

Sexo	Participantes	Porcentaje
Hombres	828	*62,87%*
Mujeres	489	*37,13%*
Total	**1.317**	*100%*

Porcentaje de participantes desagregados por sexo



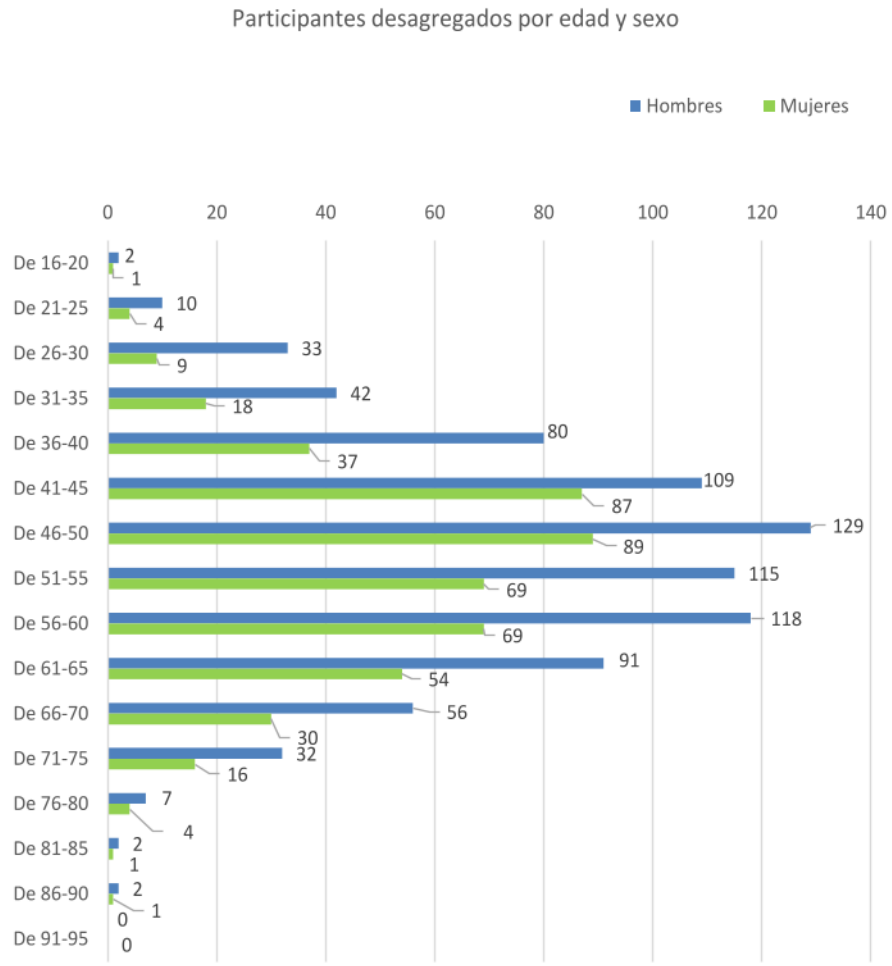
Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]

PARTICIPANTES POR EDAD Y SEXO

La distribución por edad y sexo de las personas participantes en la consulta ha sido la siguiente:

Edad	Hombres	% sobre participantes	Mujeres	% sobre participantes	Participantes	Porcentaje
De 16-20	2	*0,15%*	1	*0,08%*	3	*0,23%*
De 21-25	10	*0,76%*	4	*0,30%*	14	*1,06%*
De 26-30	33	*2,51%*	9	*0,68%*	42	*3,19%*
De 31-35	42	*3,19%*	18	*1,37%*	60	*4,56%*
De 36-40	80	*6,07%*	37	*2,81%*	117	*8,88%*
De 41-45	109	*8,28%*	87	*6,61%*	196	*14,88%*
De 46-50	129	*9,79%*	89	*6,76%*	218	*16,55%*
De 51-55	115	*8,73%*	69	*5,24%*	184	*13,97%*
De 56-60	118	*8,96%*	69	*5,24%*	187	*14,20%*
De 61-65	91	*6,91%*	54	*4,10%*	145	*11,01%*
De 66-70	56	*4,25%*	30	*2,28%*	86	*6,53%*
De 71-75	32	*2,43%*	16	*1,21%*	48	*3,64%*
De 76-80	7	*0,53%*	4	*0,30%*	11	*0,84%*
De 81-85	2	*0,15%*	1	*0,08%*	3	*0,23%*
De 86-90	2	*0,15%*	1	*1,00%*	3	*0,23%*
De 91-95	0	*0,00%*	0	*0,00%*	0	*0,00%*
Total	**828**	*62,87%*	**489**	*38,05%*	**1.317**	*100%*

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]



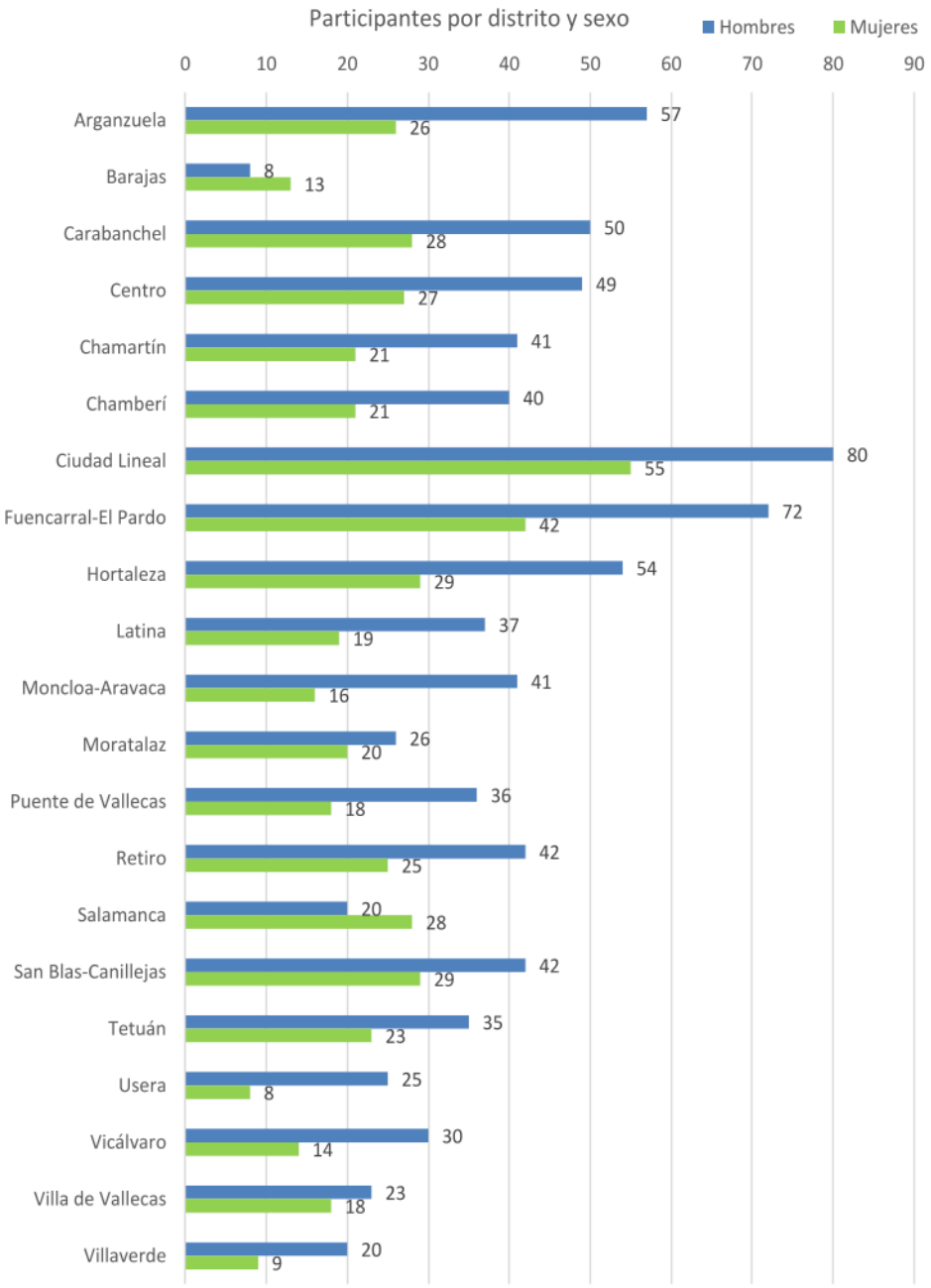
Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

PARTICIPANTES POR DISTRITO

La distribución por distrito y sexo de las personas participantes en la consulta ha sido la siguiente:

Distrito	Hombres	% sobre participantes	Mujeres	% sobre participantes	Participantes	Porcentaje
Arganzuela	57	*4,33%*	26	*1,97%*	83	*6,30%*
Barajas	8	*0,61%*	13	*0,99%*	21	*1,59%*
Carabanchel	50	*3,80%*	28	*2,13%*	78	*5,92%*
Centro	49	*3,72%*	27	*2,05%*	76	*5,77%*
Chamartín	41	*3,11%*	21	*1,59%*	62	*4,71%*
Chamberí	40	*3,04%*	21	*1,59%*	61	*4,63%*
Ciudad Lineal	80	*6,07%*	55	*4,18%*	135	*10,25%*
Fuencarral-El Pardo	72	*5,47%*	42	*3,19%*	114	*8,66%*
Hortaleza	54	*4,10%*	29	*2,20%*	83	*6,30%*
Latina	37	*2,81%*	19	*1,44%*	56	*4,25%*
Moncloa-Aravaca	41	*3,11%*	16	*1,21%*	57	*4,33%*
Moratalaz	26	*1,97%*	20	*1,52%*	46	*3,49%*
Puente de Vallecas	36	*2,73%*	18	*1,37%*	54	*4,10%*
Retiro	42	*3,19%*	25	*1,90%*	67	*5,09%*
Salamanca	20	*1,52%*	28	*2,13%*	48	*3,64%*
San Blas-Canillejas	42	*3,19%*	29	*2,20%*	71	*5,39%*
Tetuán	35	*2,66%*	23	*1,75%*	58	*4,40%*
Usera	25	*1,90%*	8	*0,61%*	33	*2,51%*
Vicálvaro	30	*2,28%*	14	*1,06%*	44	*3,34%*
Villa de Vallecas	23	*1,75%*	18	*1,37%*	41	*3,11%*
Villaverde	20	*1,52%*	9	*0,68%*	29	*2,20%*
Total	**828**	*62,87%*	**489**	*37,13%*	**1.317**	*100%*

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

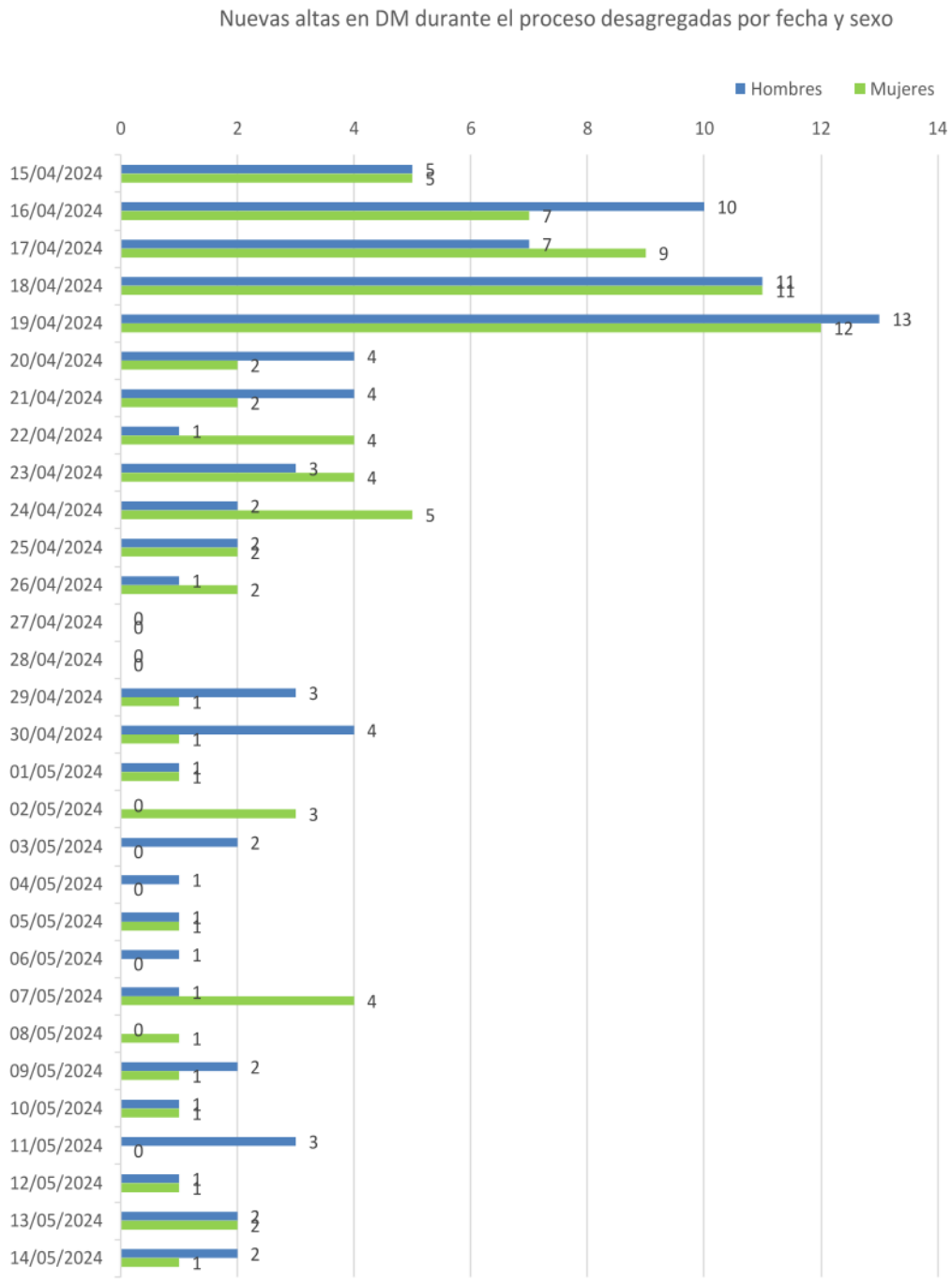
4. MARCO DE ACTIVIDAD EN DECIDE MADRID DURANTE LA CONSULTA

4.1 Nuevas altas por fecha y sexo registradas en Decide Madrid durante la consulta

Durante el proceso Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012 (entre el 15 de abril y el 14 de mayo de 2024) hubo 171 nuevas altas de personas que se registraron en la web Decide Madrid y verificaron su residencia en el municipio.

Fecha	Hombres	% sobre nuevas altas	Mujeres	% sobre nuevas altas	Nuevas altas	Porcentaje
15/04/2024	5	*2,92%*	5	*2,92%*	10	*5,85%*
16/04/2024	10	*5,85%*	7	*4,09%*	17	*9,94%*
17/04/2024	7	*4,09%*	9	*5,26%*	16	*9,36%*
18/04/2024	11	*6,43%*	11	*6,43%*	22	*12,87%*
19/04/2024	13	*7,60%*	12	*7,02%*	25	*14,62%*
20/04/2024	4	*2,34%*	2	*1,17%*	6	*3,51%*
21/04/2024	4	*2,34%*	2	*1,17%*	6	*3,51%*
22/04/2024	1	*0,58%*	4	*2,34%*	5	*2,92%*
23/04/2024	3	*1,75%*	4	*2,34%*	7	*4,09%*
24/04/2024	2	*1,17%*	5	*2,92%*	7	*4,09%*
25/04/2024	2	*1,17%*	2	*1,17%*	4	*2,34%*
26/04/2024	1	*0,58%*	2	*1,17%*	3	*1,75%*
27/04/2024	0	*0,00%*	0	*0,00%*	0	*0,00%*
28/04/2024	0	*0,00%*	0	*0,00%*	0	*0,00%*
29/04/2024	3	*1,75%*	1	*0,58%*	4	*2,34%*
30/04/2024	4	*2,34%*	1	*0,58%*	5	*2,92%*
01/05/2024	1	*0,58%*	1	*0,58%*	2	*1,17%*
02/05/2024	0	*0,00%*	3	*1,75%*	3	*1,75%*
03/05/2024	2	*1,17%*	0	*0,00%*	2	*1,17%*
04/05/2024	1	*0,58%*	0	*0,00%*	1	*0,58%*
05/05/2024	1	*0,58%*	1	*0,58%*	2	*1,17%*
06/05/2024	1	*0,58%*	0	*0,00%*	1	*0,58%*
07/05/2024	1	*0,58%*	4	*2,34%*	5	*2,92%*
08/05/2024	0	*0,00%*	1	*0,58%*	1	*0,58%*
09/05/2024	2	*1,17%*	1	*0,58%*	3	*1,75%*
10/05/2024	1	*0,58%*	1	*0,58%*	2	*1,17%*
11/05/2024	3	*1,75%*	0	*0,00%*	3	*1,75%*
12/05/2024	1	*0,58%*	1	*0,58%*	2	*1,17%*
13/05/2024	2	*1,17%*	2	*1,17%*	4	*2,34%*
14/05/2024	2	*1,17%*	1	*0,58%*	3	*1,75%*
Total	**88**	*51,46%*	**83**	*48,54%*	**171**	*100%*

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
[redacted]
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

De esas 171 nuevas altas, 45 participaron en esta consulta pública.

Sexo	Nuevos participantes	Porcentaje
Hombres	29	*64,44%*
Mujeres	16	*35,56%*
Total	**45**	*100%*



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

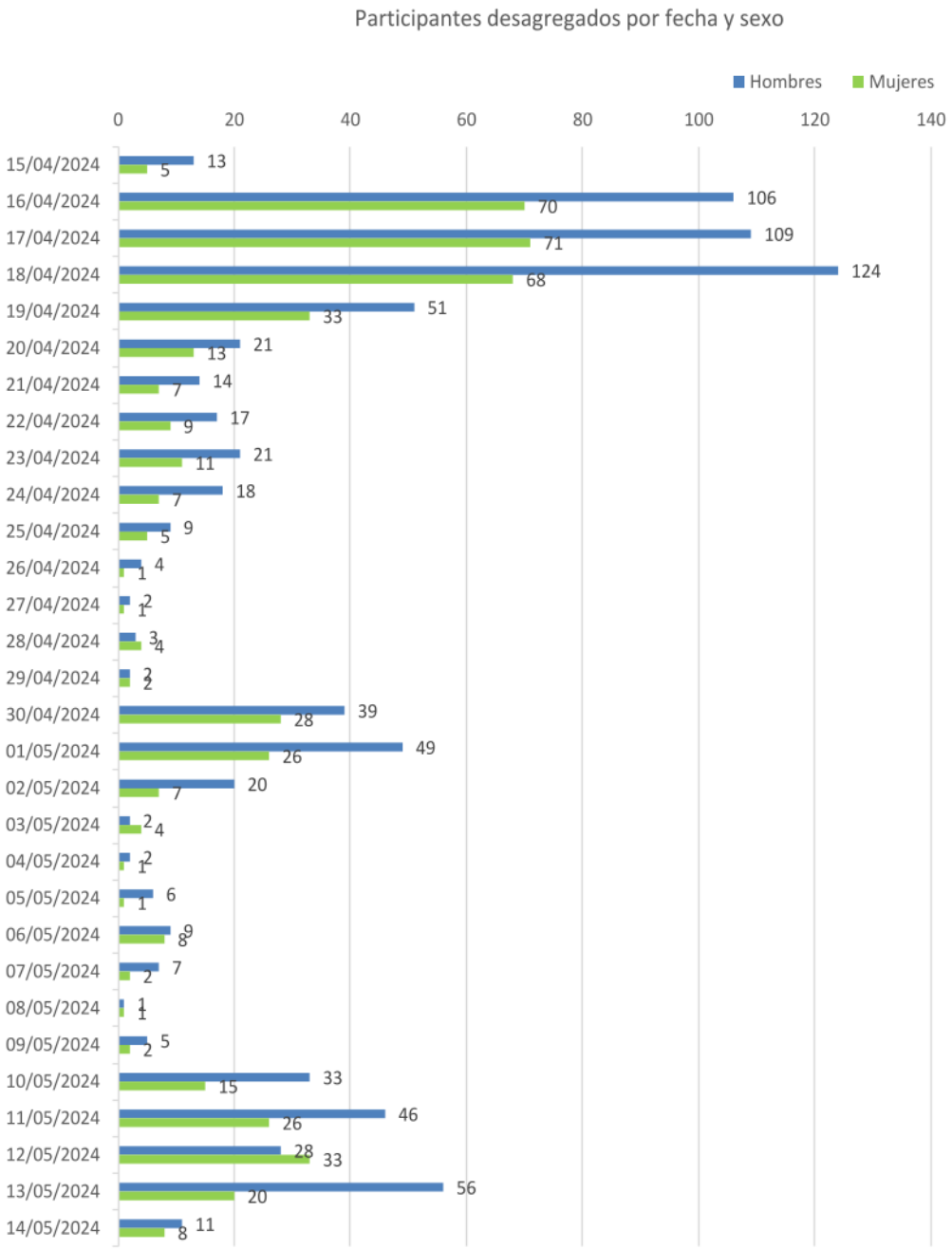
4.2 Distribución por fecha y sexo de la participación en la consulta

El día 15 de abril se envió la newsletter para informar sobre el objeto de esta consulta pública y fomentar la participación ciudadana en ella, y los días 29 de abril y 09 de mayo se remitieron recordatorios sobre la misma.

La distribución por fecha y sexo de la participación en la consulta fue la siguiente:

Fecha	Hombres	% sobre participantes	Mujeres	% sobre participantes	Participantes	Porcentaje
15/04/2024	13	*0,99%*	5	*0,38%*	18	*1,37%*
16/04/2024	106	*8,05%*	70	*5,32%*	176	*13,36%*
17/04/2024	109	*8,28%*	71	*5,39%*	180	*13,67%*
18/04/2024	124	*9,42%*	68	*5,16%*	192	*14,58%*
19/04/2024	51	*3,87%*	33	*2,51%*	84	*6,38%*
20/04/2024	21	*1,59%*	13	*0,99%*	34	*2,58%*
21/04/2024	14	*1,06%*	7	*0,53%*	21	*1,59%*
22/04/2024	17	*1,29%*	9	*0,68%*	26	*1,97%*
23/04/2024	21	*1,59%*	11	*0,84%*	32	*2,43%*
24/04/2024	18	*1,37%*	7	*0,53%*	25	*1,90%*
25/04/2024	9	*0,68%*	5	*0,38%*	14	*1,06%*
26/04/2024	4	*0,30%*	1	*0,08%*	5	*0,38%*
27/04/2024	2	*0,15%*	1	*0,08%*	3	*0,23%*
28/04/2024	3	*0,23%*	4	*0,30%*	7	*0,53%*
29/04/2024	2	*0,15%*	2	*0,15%*	4	*0,30%*
30/04/2024	39	*2,96%*	28	*2,13%*	67	*5,09%*
01/05/2024	49	*3,72%*	26	*1,97%*	75	*5,69%*
02/05/2024	20	*1,52%*	7	*0,53%*	27	*2,05%*
03/05/2024	2	*0,15%*	4	*0,30%*	6	*0,46%*
04/05/2024	2	*0,15%*	1	*0,08%*	3	*0,23%*
05/05/2024	6	*0,46%*	1	*0,08%*	7	*0,53%*
06/05/2024	9	*0,68%*	8	*0,61%*	17	*1,29%*
07/05/2024	7	*0,53%*	2	*0,15%*	9	*0,68%*
08/05/2024	1	*0,08%*	1	*0,08%*	2	*0,15%*
09/05/2024	5	*0,38%*	2	*0,15%*	7	*0,53%*
10/05/2024	33	*2,51%*	15	*1,14%*	48	*3,64%*
11/05/2024	46	*3,49%*	26	*1,97%*	72	*5,47%*
12/05/2024	28	*2,13%*	33	*2,51%*	61	*4,63%*
13/05/2024	56	*4,25%*	20	*1,52%*	76	*5,77%*
14/05/2024	11	*0,84%*	8	*0,61%*	19	*1,44%*
Total	**828**	*62,87%*	**489**	*37,13%*	**1.317**	*100%*

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

5. CUESTIONARIO SOMETIDO A CONSULTA

1. **Por favor, indica cómo participas en esta consulta pública seleccionando una de las siguientes opciones:**
   - Participo a título individual como persona usuaria
   - Participo como conductor/a
   - Propietario/a de licencia de autotaxi
   - Pertenezco a una entidad
     - Indica el nombre:

2. **¿Eres persona usuaria del servicio de taxi?**
   - No
   - Sí

   ¿Con qué frecuencia usas el servicio de taxi? (Pregunta condicionada a haber respondido Sí en la pregunta anterior)

   - Diariamente
   - Semanalmente
   - Mensualmente
   - Trimestralmente
   - Anualmente
   - Nunca

3. **¿Eres persona con movilidad reducida?**
   - Sí
   - No

4. **Marca los servicios que utilizas**
   - Ninguno
   - Autotaxi ordinario, no adaptado
   - Autotaxi adaptado para las personas con movilidad reducida

5. **¿Cómo mejorarías el servicio de taxi adaptado prestado a las personas con movilidad reducida?**

6. **¿Qué requisitos específicos deberían exigirse a los vehículos adaptados para favorecer el servicio a personas con movilidad reducida?**

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]

7. **¿Qué requisitos deberían exigirse a los vehículos autotaxi para mejorar la calidad y seguridad de la prestación del servicio?**

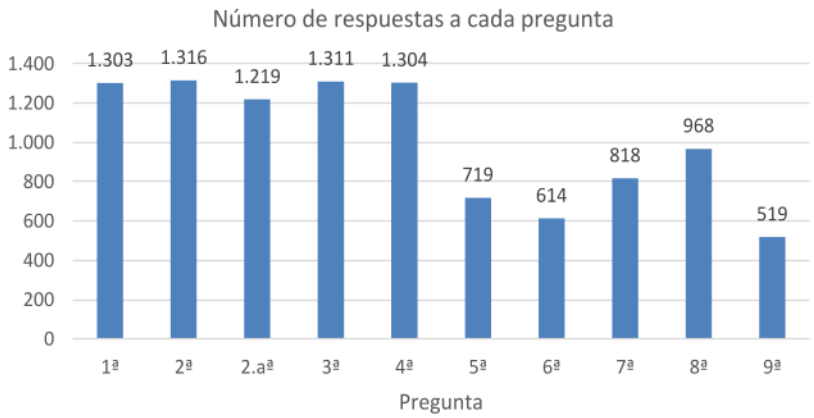
8. **¿Cómo debería regularse el servicio para ser más eficaz, eficiente y competitivo frente a otros modos de movilidad?**

9. **Si quieres realizar algún comentario o aportación sobre cómo se puede mejorar la Ordenanza puedes hacerlo a continuación:**

5.1 Número de respuestas a cada pregunta

Pregunta	Número de respuestas
1ª	1.303
2ª	1.316
2.aª	1.219[1]
3ª	1.311
4ª	1.304
5ª	719
6ª	614
7ª	818
8ª	968
9ª	519
Total	**10.091**

[1]La 2ª pregunta tiene respuesta afirmativa condicionada, recogida como 2.aª.



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

5.2 Total de respuestas a todas las preguntas desagregado por sexo

	Hombres	Mujeres	Total
Número de respuestas	6.315	3.776	**10.091**
Porcentaje	*62,58%*	*37,42%*	



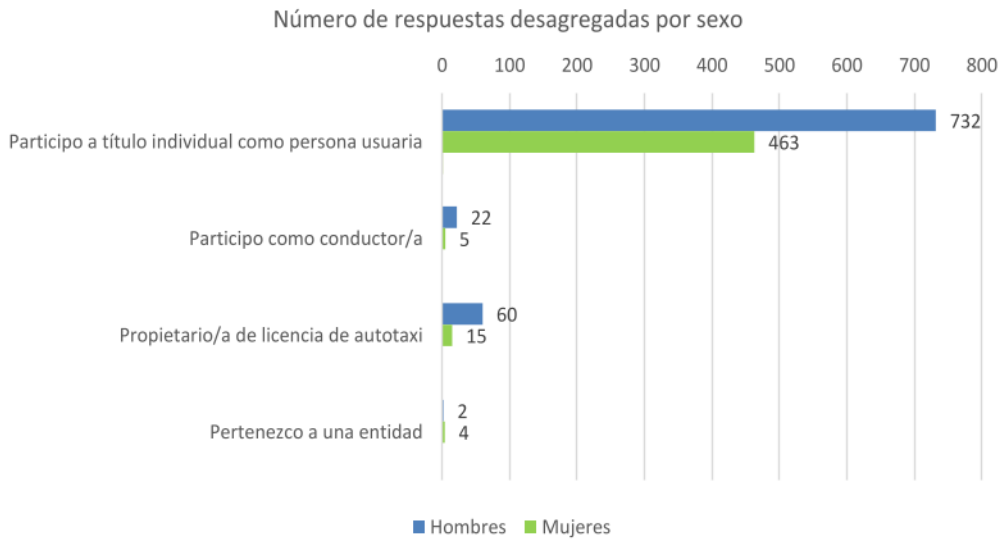
Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

6. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS

1ª Pregunta

Por favor, indica cómo participas en esta consulta pública seleccionando una de las siguientes opciones:

Respuestas	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	Porcentaje de las respuestas
Participo a título individual como persona usuaria	732	*56,18%*	463	*35,53%*	**1.195**	*91,71%*
Participo como conductor/a	22	*1,69%*	5	*0,38%*	**27**	*2,07%*
Propietario/a de licencia de autotaxi	60	*4,60%*	15	*1,15%*	**75**	*5,76%*
Pertenezco a una entidad	2	*0,15%*	4	*0,31%*	**6**	*0,46%*
Total	**816**	*62,62%*	**487**	*37,38%*	**1.303**	*100%*

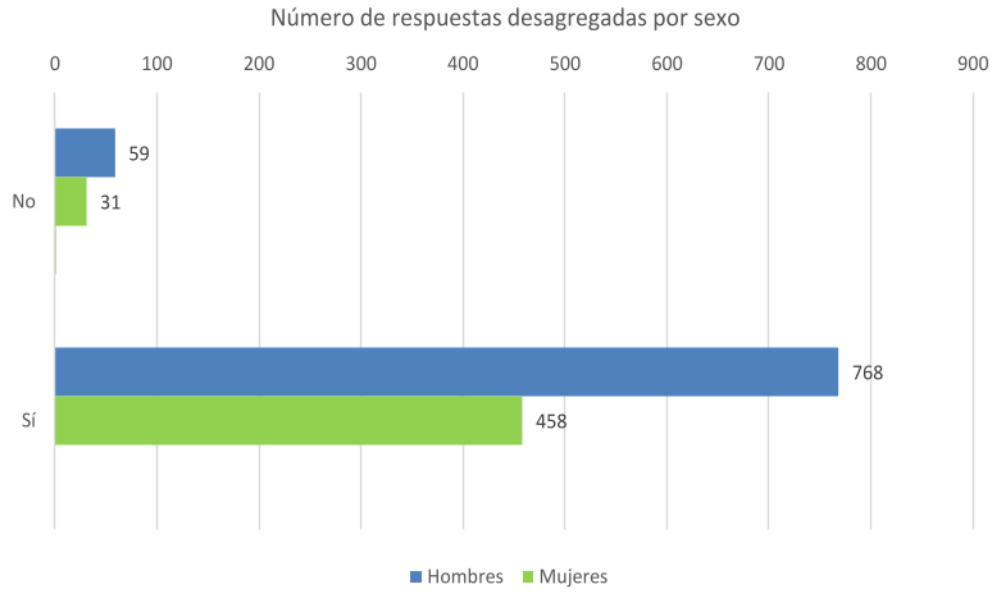


Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

2ª Pregunta

¿Eres persona usuaria del servicio de taxi?

Respuestas	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	Porcentaje de las respuestas
No	59	*4,48%*	31	*2,36%*	**90**	*6,84%*
Sí	768	*58,36%*	458	*34,80%*	**1.226**	*93,16%*
Total	**827**	*62,84%*	**489**	*37,16%*	**1.316**	*100%*

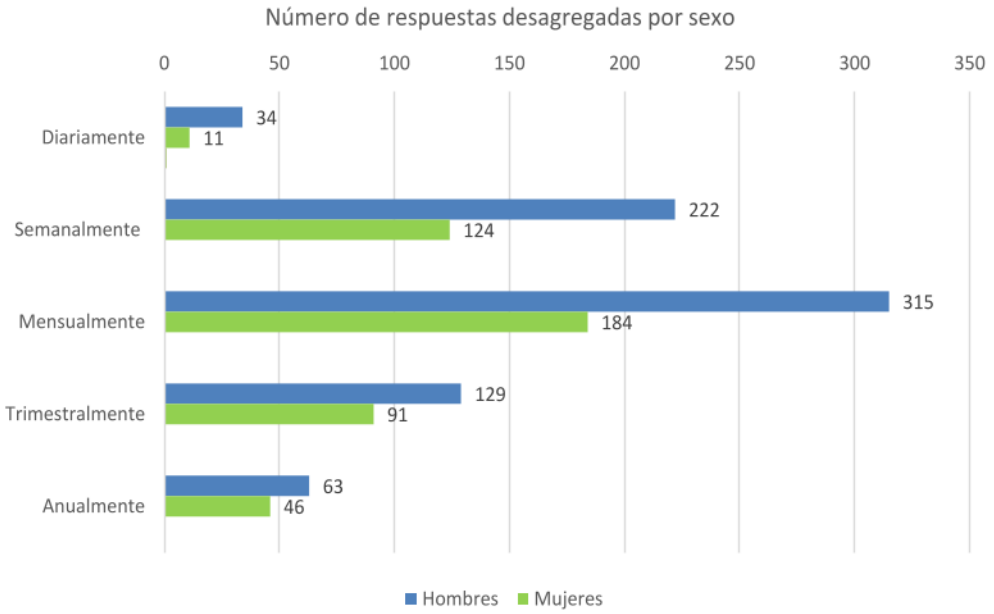


Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

Pregunta condicionada a haber respondido Sí en la pregunta anterior.

¿Con qué frecuencia usas el servicio de taxi??

Respuestas	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	Porcentaje de las respuestas
Diariamente	34	*2,79%*	11	*0,90%*	**45**	*3,69%*
Semanalmente	222	*18,21%*	124	*10,17%*	**346**	*28,38%*
Mensualmente	315	*25,84%*	184	*15,09%*	**499**	*40,94%*
Trimestralmente	129	*10,58%*	91	*7,47%*	**220**	*18,05%*
Anualmente	63	*5,17%*	46	*3,77%*	**109**	*8,94%*
Total	**763**	*62,59%*	**456**	*37,41%*	**1.219**	*100%*

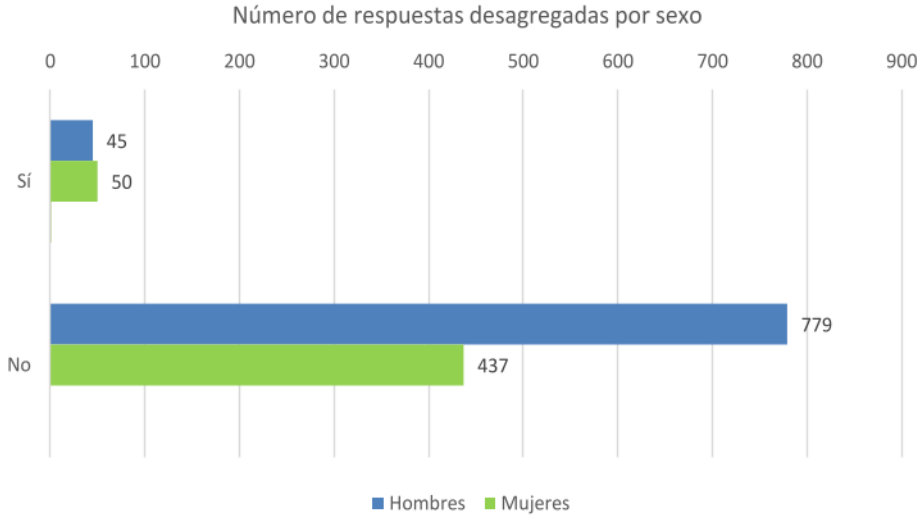


Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

3ª Pregunta

¿Eres persona con movilidad reducida?

Respuestas	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	Porcentaje de las respuestas
Sí	45	*3,43%*	50	*3,81%*	**95**	*7,25%*
No	779	*59,42%*	437	*33,33%*	**1.216**	*92,75%*
Total	**824**	*62,85%*	**487**	*37,15%*	**1.311**	*100%*

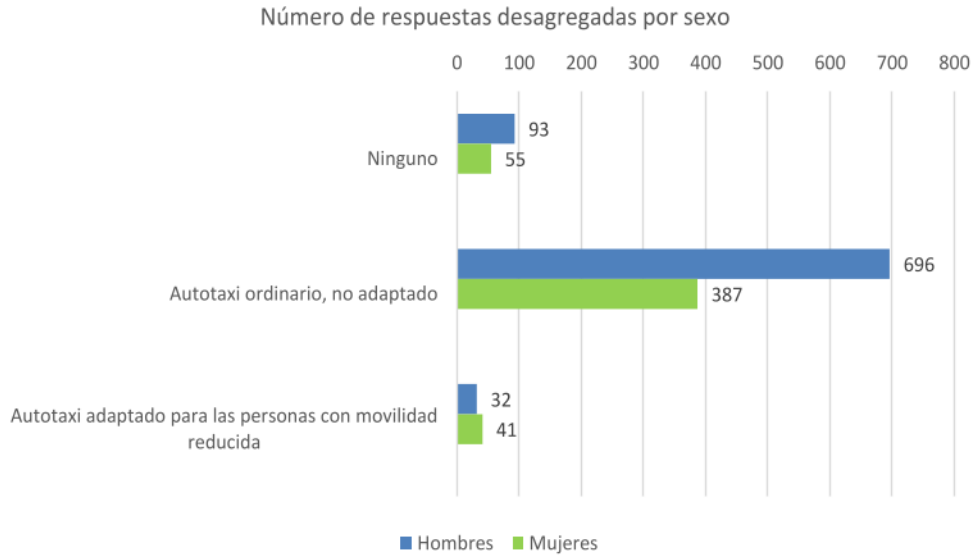


Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

4ª Pregunta

Marca los servicios que utilizas

Respuestas	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	Porcentaje de las respuestas
Ninguno	93	*7,13%*	55	*4,22%*	**148**	*11,35%*
Autotaxi ordinario, no adaptado	696	*53,37%*	387	*29,68%*	**1.083**	*83,05%*
Autotaxi adaptado para las personas con movilidad reducida	32	*2,45%*	41	*3,14%*	**73**	*5,60%*
Total	**821**	*62,96%*	**483**	*37,04%*	**1.304**	*100%*



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

5ª Pregunta

¿Cómo mejorarías el servicio de taxi adaptado prestado a las personas con movilidad reducida?

Respuestas

Sexo	Respuestas	Porcentaje
Hombres	428	*59,53%*
Mujeres	291	*40,47%*
Total	**719**	*100%*



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]

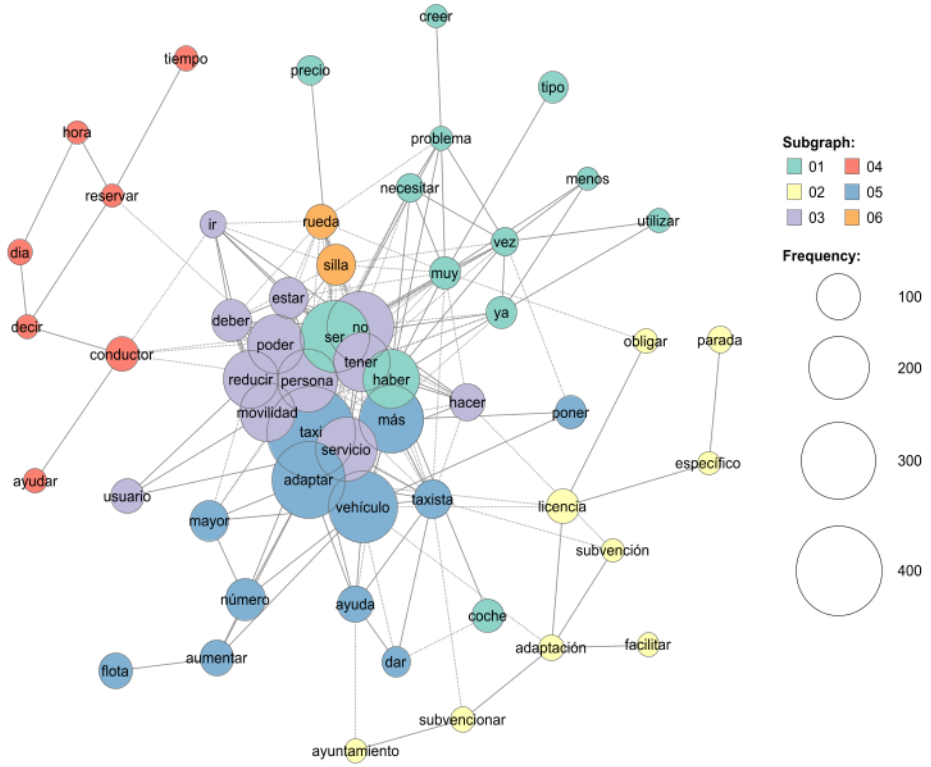
Análisis de los textos de las respuestas abiertas de la 5ª pregunta

1. TABLA DE FRECUENCIA DE LAS PALABRAS MÁS USADAS EN LAS RESPUESTAS (SUSTANTIVOS, VERBOS Y CALIFICATIVOS)

Sustantivo	Frecuencia	Verbo	Frecuencia	Calificativo	Frecuencia
taxi	416	adaptar	294	mayor	78
vehículo	254	ser	257	específico	26
servicio	203	tener	172	mismo	25
persona	198	haber	171	disponible	24
movilidad	169	poder	171	eléctrico	18
número	84	reducir	164	mejor	17
silla	81	deber	82	alto	16
taxista	74	estar	78	grande	16
ayuda	65	hacer	65	público	16
flota	59	aumentar	60	único	16
conductor	57	poner	52	económico	14
licencia	57	dar	43	especial	14
usuario	57	necesitar	40	necesario	14
rueda	56	ir	35	suficiente	13
coche	54	obligar	30	accesible	12
tipo	47	subvencionar	29	normal	12
precio	41	ayudar	28	fácil	11
vez	39	pedir	28	mínimo	11
euro_taxi	33	utilizar	28	nuevo	11
parada	33	creer	26	posible	11

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

2. ANÁLISIS DE LAS PALABRAS MÁS RELACIONADAS ENTRE SÍ EN LAS RESPUESTAS



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

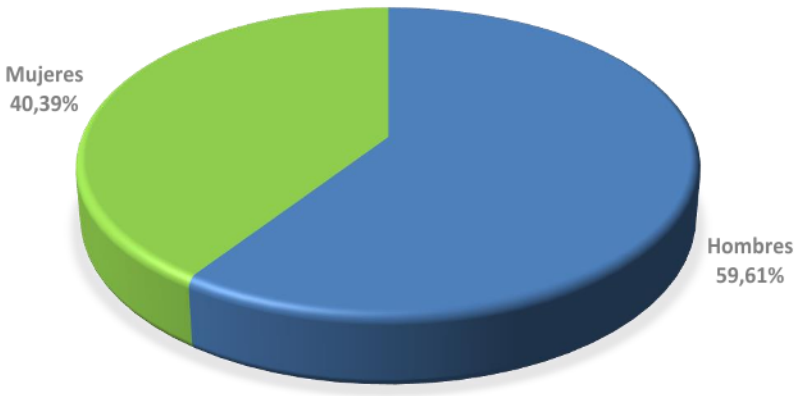
6ª Pregunta

¿Qué requisitos específicos deberían exigirse a los vehículos adaptados para favorecer el servicio a personas con movilidad reducida?

Respuestas

Sexo	Respuestas	Porcentaje
Hombres	366	*59,61%*
Mujeres	248	*40,39%*
Total	**614**	*100%*

Número de respuestas desagregadas por sexo



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

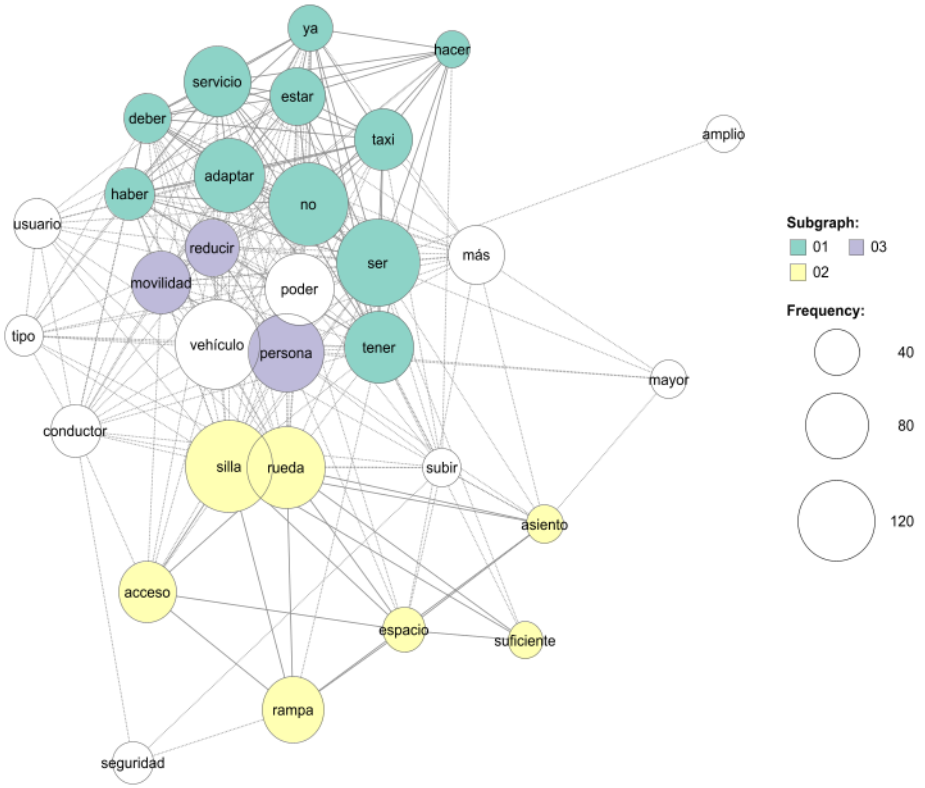
Análisis de los textos de las respuestas abiertas de la 6ª pregunta

1. TABLA DE FRECUENCIA DE LAS PALABRAS MÁS USADAS EN LAS RESPUESTAS (SUSTANTIVOS, VERBOS Y CALIFICATIVOS)

Sustantivo	Frecuencia	Verbo	Frecuencia	Calificativo	Frecuencia
silla	157	ser	143	mayor	27
vehículo	151	adaptar	102	amplio	26
rueda	124	tener	97	suficiente	25
persona	116	poder	96	fácil	21
servicio	92	estar	62	grande	19
rampa	80	reducir	60	bueno	17
movilidad	72	haber	49	necesario	16
taxi	70	deber	44	mismo	14
acceso	68	subir	28	trasero	14
conductor	50	hacer	25	mejor	13
usuario	45	ir	22	seguro	13
espacio	37	saber	21	accesible	12
seguridad	34	bajar	20	alto	12
tipo	30	llevar	19	especial	12
asiento	27	dar	17	cómodo	11
formación	21	adecuar	16	específico	11
accesibilidad	20	exigir	16	actual	10
adaptación	20	permitir	16	bajo	8
puerta	20	utilizar	15	eléctrico	7
discapacidad	19	cumplir	14	mínimo	7

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

2. ANÁLISIS DE LAS PALABRAS MÁS RELACIONADAS ENTRE SÍ EN LAS RESPUESTAS



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

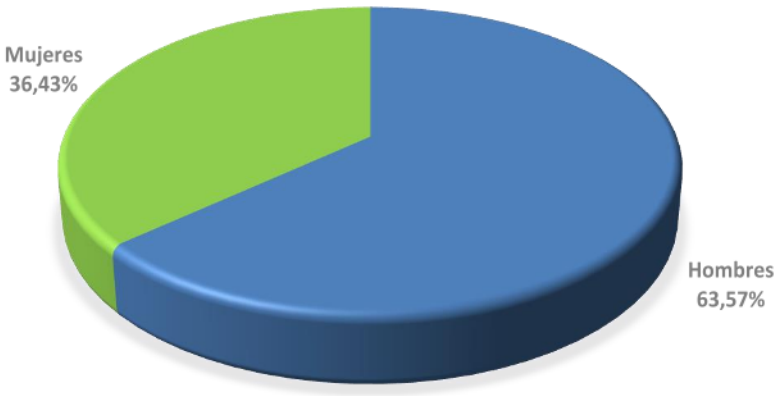
7ª Pregunta

¿Qué requisitos deberían exigirse a los vehículos autotaxi para mejorar la calidad y seguridad de la prestación del servicio?

Respuestas

Sexo	Respuestas	Porcentaje
Hombres	520	*63,57%*
Mujeres	298	*36,43%*
Total	**818**	*100%*

Número de respuestas desagregadas por sexo



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]

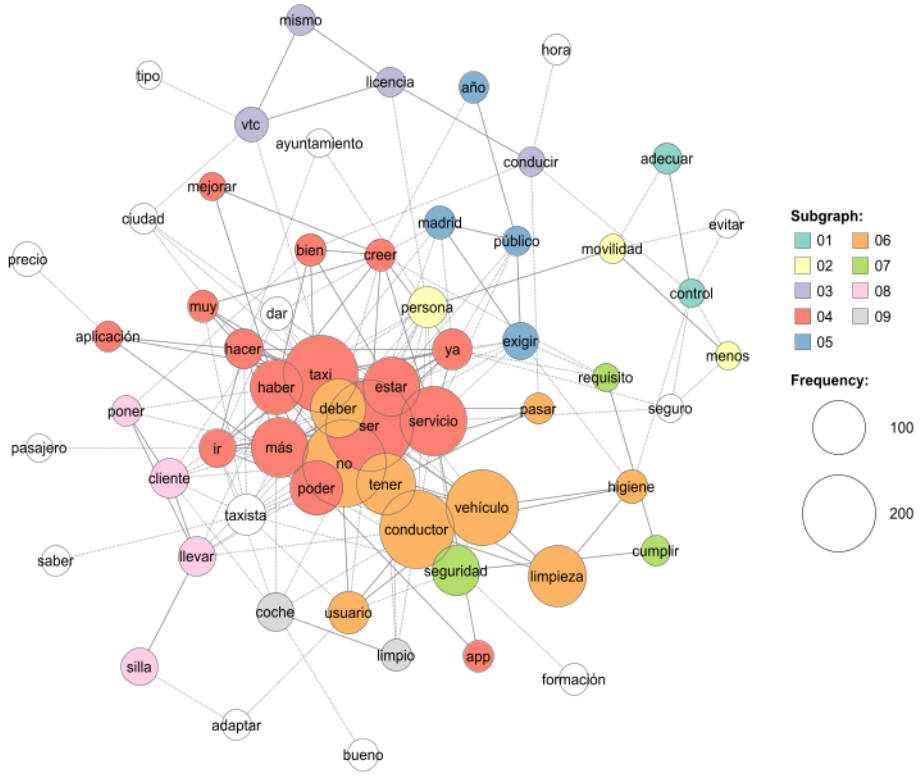
Análisis de los textos de las respuestas abiertas de la 7ª pregunta

1. TABLA DE FRECUENCIA DE LAS PALABRAS MÁS USADAS EN LAS RESPUESTAS (SUSTANTIVOS, VERBOS Y CALIFICATIVOS)

Sustantivo	Frecuencia	Verbo	Frecuencia2	Calificativo	Frecuencia3
conductor	204	ser	284	bueno	35
taxi	202	tener	127	limpio	34
vehículo	196	estar	116	mayor	29
servicio	161	deber	112	mismo	29
limpieza	125	poder	101	público	28
seguridad	84	haber	98	obligatorio	26
usuario	62	hacer	54	seguro	25
persona	57	llevar	50	mejor	24
taxista	56	ir	47	eléctrico	23
cliente	51	exigir	46	mínimo	23
coche	50	dar	36	suficiente	21
silla	47	creer	33	fácil	19
vtc	40	adecuar	32	actual	15
higiene	38	pasar	32	cómodo	13
precio	38	adaptar	31	correcto	13
Madrid	35	cumplir	30	máximo	13
formación	32	poner	30	personal	13
año	31	saber	29	interior	12
app	31	conducir	26	específico	11
ciudad	31	mejorar	26	largo	11

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
[redacted]
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

2. ANÁLISIS DE LAS PALABRAS MÁS RELACIONADAS ENTRE SÍ EN LAS RESPUESTAS



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

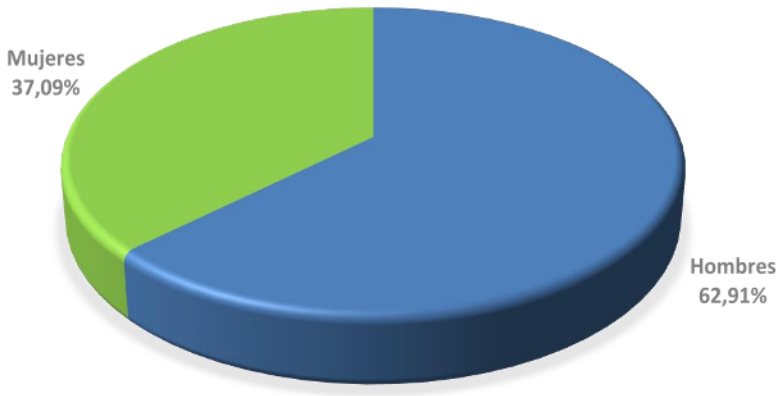
8ª Pregunta

¿Cómo debería regularse el servicio para ser más eficaz, eficiente y competitivo frente a otros modos de movilidad?

Respuestas

Sexo	Respuestas	Porcentaje
Hombres	609	*62,91%*
Mujeres	359	*37,09%*
Total	**968**	*100%*

Número de respuestas desagregadas por sexo



Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24

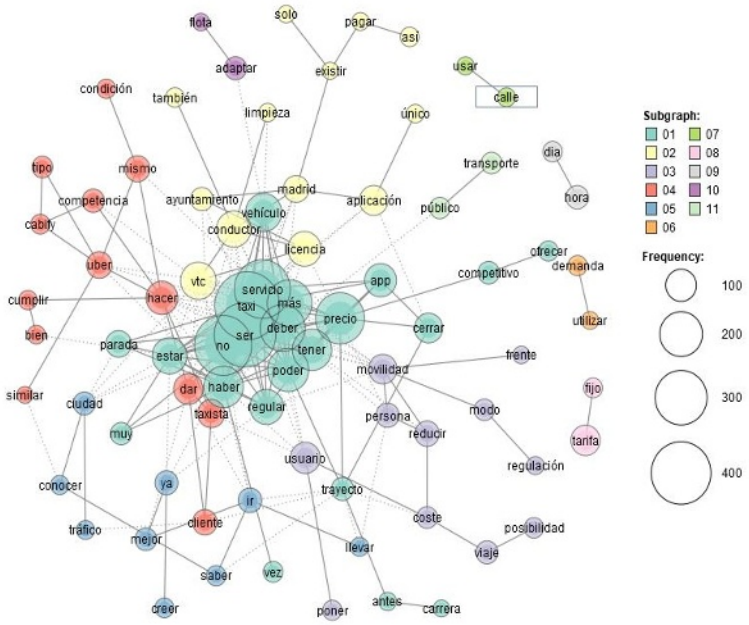
Análisis de los textos de las respuestas abiertas de la 8ª pregunta

1. TABLA DE FRECUENCIA DE LAS PALABRAS MÁS USADAS EN LAS RESPUESTAS (SUSTANTIVOS, VERBOS Y CALIFICATIVOS)

Sustantivo	Frecuencia	Verbo	Frecuencia	Calificativo	Frecuencia
taxi	475	ser	427	mismo	65
servicio	350	deber	223	mejor	48
precio	266	poder	187	competitivo	47
vehículo	143	haber	171	público	42
vtc	137	tener	169	fijo	35
conductor	128	estar	130	mayor	35
licencia	118	regular	120	único	30
app	108	hacer	108	libre	27
usuario	94	dar	92	solo	27
tarifa	90	cerrar	85	bueno	26
aplicación	86	reducir	61	similar	25
movilidad	85	ir	57	bajo	18
taxista	77	adaptar	50	barato	18
Madrid	68	permitir	46	eficiente	18
parada	68	saber	38	nuevo	18
Uber	68	ofrecer	37	eficaz	17
cliente	62	evitar	36	eléctrico	17
persona	55	poner	36	igual	17
ayuntamiento	51	creer	35	actual	16
competencia	51	cumplir	34	suficiente	16

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

2. ANÁLISIS DE LAS PALABRAS MÁS RELACIONADAS ENTRE SÍ EN LAS RESPUESTAS



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

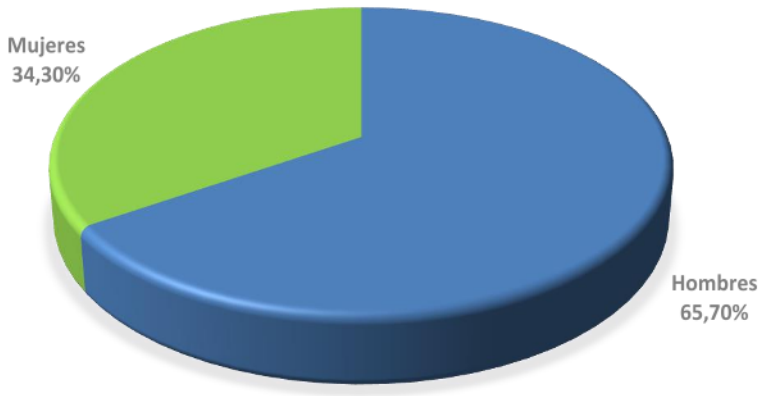
9ª Pregunta

Si quieres realizar algún comentario o aportación sobre cómo se puede mejorar la Ordenanza puedes hacerlo a continuación:

Respuestas

Sexo	Respuestas	Porcentaje
Hombres	341	*65,70%*
Mujeres	178	*34,30%*
Total	**519**	*100%*

Número de respuestas desagregadas por sexo



Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

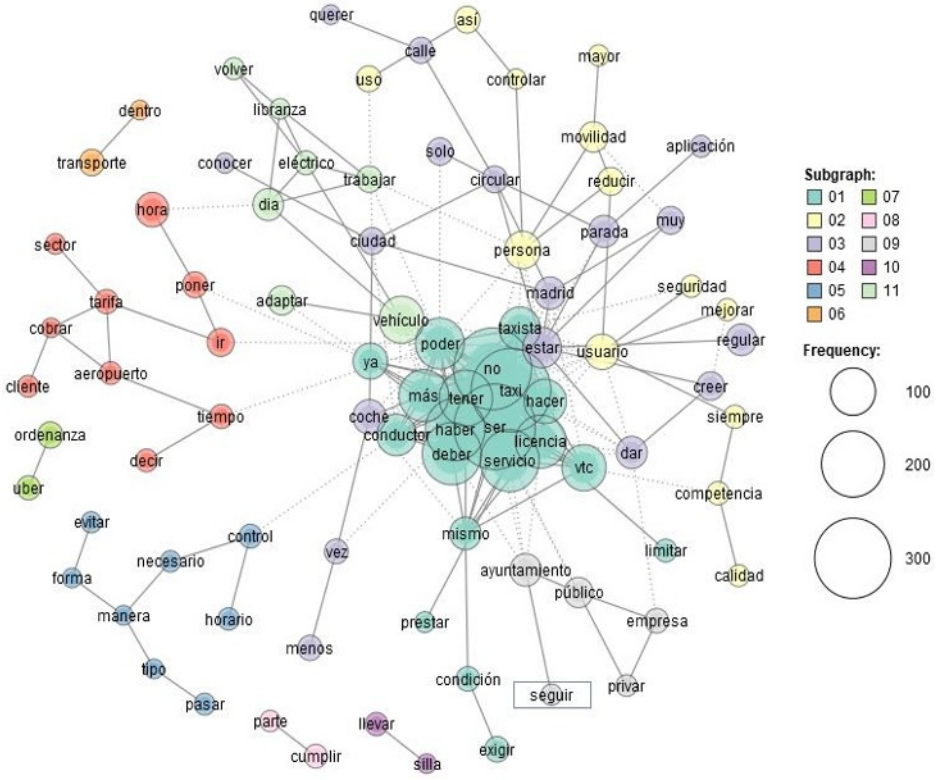
Análisis de los textos de las respuestas abiertas de la 9ª pregunta

1. TABLA DE FRECUENCIA DE LAS PALABRAS MÁS USADAS EN LAS RESPUESTAS (SUSTANTIVOS, VERBOS Y CALIFICATIVOS)

Sustantivo	Frecuencia	Verbo	Frecuencia	Calificativo	Frecuencia
taxi	326	ser	341	mismo	46
servicio	176	haber	179	público	39
licencia	128	deber	177	eléctrico	23
vehículo	99	tener	141	mayor	18
vtc	96	poder	118	necesario	18
taxista	82	hacer	87	bueno	15
conductor	77	estar	73	nuevo	15
persona	62	dar	45	mejor	13
usuario	55	regular	43	malo	12
coche	52	adaptar	36	único	12
hora	52	creer	34	obligatorio	11
ayuntamiento	46	ir	33	económico	10
Madrid	45	reducir	33	importante	10
día	44	circular	30	laboral	10
parada	44	trabajar	29	municipal	9
movilidad	39	poner	28	fiscal	8
precio	37	exigir	27	mínimo	8
ciudad	30	dejar	26	particular	8
ordenanza	29	cumplir	23	festivo	7
transporte	29	llevar	22	igual	7

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

2. ANÁLISIS DE LAS PALABRAS MÁS RELACIONADAS ENTRE SÍ EN LAS RESPUESTAS



Otras aportaciones a la consulta

Se ha recibido por Registro un escrito con aportaciones de respuesta sobre la consulta pública de Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, que se traslada al órgano gestor.

Nota metodológica sobre el contenido de este informe

En este informe se describen los resultados de las respuestas al cuestionario presentado a consulta, tanto de las respuestas cerradas como de las respuestas abiertas, sin que el Servicio de Coordinación Participativa y Tecnológica realice valoración alguna sobre el significado de dichos resultados.

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
[redacted]
MADRID

Las respuestas a las preguntas abiertas de este proceso se han analizado con el software de código abierto KH Coder, que es un programa que permite analizar contenidos con datos cualitativos, y en dicho análisis de las respuestas abiertas se han excluido las llamadas "palabras vacías", que, aunque necesarias para estructurar gramaticalmente las frases (por ejemplo: los, las, y, de, etc.), carecen de valor significativo para el objeto de nuestro análisis.

Los resultados del análisis de las respuestas abiertas se muestran en el informe mediante dos representaciones:

1. Un **listado con la frecuencia de aparición de las palabras más utilizadas**. Es una tabla con las palabras más empleadas en las respuestas abiertas de la consulta (sustantivos, adjetivos calificativos y verbos).

2. Un **gráfico de coocurrencia de términos relacionados**. Es un gráfico de burbujas que refleja la frecuencia de aparición y las vinculaciones más relevantes entre las palabras utilizadas en las respuestas abiertas:

- Los círculos representan las palabras contenidas en las respuestas abiertas.
- Los círculos del mismo color representan apartados temáticos que surgen de la agrupación de cuestiones comunes en las diversas respuestas abiertas.
- Dentro de cada una de esas temáticas, la relación entre las palabras es de una vinculación cercana, y se representa por líneas de unión continuas.
- Pueden existir líneas de unión discontinuas entre palabras de varios apartados temáticos (círculos de diferente color), que mostrarían relaciones, pero en este caso la vinculación existente sería lejana.
- El tamaño de los círculos refleja la mayor o menor frecuencia de aparición de las palabras en las respuestas abiertas. A mayor tamaño del círculo, más veces aparece esa palabra en las respuestas.
- La cantidad de círculos en un apartado representa el interés que suscita esa temática, ya que la mayor cantidad de palabras contenidas en un tema refleja la presentación de ideas más complejas, argumentadas, elaboradas y matizadas.

Servicio de Coordinación Participativa y Tecnológica

Información de Firmantes del Documento
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Fecha Firma: 23/05/2024 16:57:24
MADRID

MEMORIA IMPACTO NORMATIVO DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI

Índice

1 Resumen Ejecutivo 3
2 Oportunidad de la propuesta normativa. 8
2.1 Los problemas que se pretenden resolver o las situaciones que se prevén mejorar con la aplicación de la norma. 8
2.2 Las diferentes alternativas existentes para afrontar la situación que se plantea 9
2.3 Los motivos de interés general que justifican la aprobación de la norma 9
2.4 Los objetivos que se persiguen 12
3 Contenido de la propuesta normativa 13
3.1 Estructura de la propuesta normativa 13
3.2 Resumen de los principales aspectos y de las medidas más importantes contenidas en la propuesta normativa 13
3.2.1 Medidas autonómicas 13
3.2.2 Medidas por iniciativa municipal 15
3.3 Elementos novedosos 17
4 Análisis jurídico 18
4.1 Competencias 18
4.2 Desarrollo posterior de la norma 19
5 Tramitación 20
6 Análisis de impactos 22
6.1 Impacto competencial 22
6.1.1 Competencia en materia de transportes 22
6.1.2 Competencia en materia de accesibilidad en el transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad. 24
6.1.3 Competencia en materia de defensa de consumidores y usuarios. 24
6.2 Impacto organizativo 25
6.3 Impacto presupuestario 25
6.4 Impacto económico 26
6.4.1 Otorgamiento de nuevas licencias para la adscripción de vehículos adaptados (artículo 6 bis de la ordenanza) 26
6.4.2 Vehículos adaptados con clasificación medioambiental C (artículo 16) 29
6.4.3 Dimensiones y tolerancias de los vehículos autotaxi (Anexo I). 30
6.4.4 Duración del descanso de las licencias en sábados, domingos y festivos. 31
6.5 Impacto en materia de unidad de mercado. Estudio de las medidas incluidas en la modificación al amparo del artículo 49 del TUE y la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM). 31
6.5.1 Consideraciones previas: Acceso y ejercicio de la actividad del taxi. 31

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

6.5.2 Otorgamiento de nuevas licencias para la adscripción de vehículos adaptados (artículo 6 bis de la ordenanza) 33
6.5.3 Vehículos adaptados con clasificación medioambiental C. 40
6.5.4 Especificaciones técnicas y dimensiones de los vehículos. 41
6.5.5 Duración del descanso de las licencias en sábados, domingos y festivos 42
6.5.6 Extinción de los permisos municipales 44
6.5.7 Licencia por puntos 45
6.6 Impacto de género 45
6.7 Impacto en la familia, infancia y adolescencia 45
6.8 Simplificación de procedimientos 47
6.8.1 Cargas administrativas que se incorporan por iniciativa municipal 47
6.8.2 Cargas administrativas que se suprimen 48
6.9 Otros impactos 48
6.9.1 Impacto medioambiental 48
6.9.2 Impacto a personas con discapacidad. 51
7 Evaluación 53
7.1 Evaluación de objetivos 53
7.1.1 Objetivos 53
7.1.2 Indicadores de objetivos 53
7.1.3 Evaluación de indicadores de objetivos 53

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

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	Las situaciones que se pretenden mejorar: **A) Por disposición de la Comunidad de Madrid,** de acuerdo con lo previsto en 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 el RTCM, se incluye: 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. **B) Por iniciativa municipal:** 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. 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. 3º La extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi: previsión de la presunta desaparición de requisitos relacionados con los conocimientos.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

	4º La licencia de autotaxi por puntos: su modificación y mejora de redacción. 5º La duración del descanso diario de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana
Objetivos que se persiguen	• Actualizar la Ordenanza Reguladora del Taxi para el cumplimiento de los siguientes objetivos: a. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida. b. Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi • 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 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: *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).*
Principales alternativas consideradas	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.
	2. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza
2. CONTENIDO	
Estructura de la propuesta	Preámbulo Artículo único Disposición transitoria primera Disposición final primera Disposición final segunda Disposición final tercera

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46 [redacted]

3. ANÁLISIS JURÍDICO	
Normas, decretos y acuerdos afectados	No se contemplan
4. TRAMITACIÓN	
Inclusión de la Propuesta en el Plan Anual Normativo	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.
Consulta pública previa	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
Informes recabados	
Fecha prevista inclusión orden del día Comisión Preparatoria	Abril 2025
Fecha prevista inclusión orden del día Junta Gobierno	Abril 2025
Fecha prevista trámite de alegaciones	Mayo 2025
Fecha prevista aprobación definitiva Junta de Gobierno	Junio 2025
Fechas previstas tramitación Pleno	Julio 2025

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL

Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

5. ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Impacto competencial	**Transporte urbano** 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 **Accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad** de acuerdo con lo previsto en: - 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 - 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. **Protección de consumidores** en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid	
Impacto organizativo	**Incidencia en creación de órganos, entidades y puestos de trabajo**	
	NO	
	Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos	
	NO	
Impacto presupuestario	**Afecta sólo al área de gobierno proponente**	NO
	Afecta a otras áreas de gobierno u organismos	SI, IAM
	Aplicaciones presupuestarias afectadas	
	Cuantificación gastos e ingresos	

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46 [redacted]

[redacted]

Impacto económico	**Impacto económico directo**	SÍ
	Impacto económico indirecto	SÍ
Impacto de género	**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
Simplificación de procedimientos	**Supone una reducción de cargas administrativas**	
	NO	
	Incorpora nuevas cargas administrativas	
	SI	
	Supone una simplificación de procedimientos	
	NO	
Otros impactos	1. Medioambiental	
	2. A Personas con discapacidad: Igualdad, no discriminación y accesibilidad universal	

6. EVALUACIÓN	
Evaluación normativa	SI
Plazo para la evaluación de la norma	**Plazo total: 31/12/2028**
	Evaluaciones periódicas: SI **Plazo/s:** bianual
Identificación de objetivos a evaluar	1. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.
Identificación de impactos a evaluar	No procede
Herramientas de evaluación para cada objetivo	Base de datos de vehículos autotaxi
Herramientas de evaluación para cada impacto	No procede

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

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, 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 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, el **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 recoge las siguientes novedades que requieren adaptación de la Ordenanza Reguladora del Taxi: 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 Decreto 74/2005, 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*

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 Ordenanza 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, y, la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi en sábados, domingos y días festivos entre semana.

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

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

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. Esta opción se considera inadecuada porque la necesidad de dar cumplimiento a la normativa autonómica no introduce modificaciones sustanciales al sector del taxi.
2. 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.

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 un 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

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.*

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

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente flexibilidad en sus opciones de transporte buscando la calidad, seguridad y accesibilidad. La relevancia social del

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea, y, la necesidad de garantizar la continuidad y cobertura del servicio, justifican la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de los usuarios.

Por tanto, las novedades regulatorias por iniciativa municipal se adoptan atendiendo a los siguientes **motivos de interés general:**

1º. **La accesibilidad del transporte, la protección del entorno urbano y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad**, especialmente de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas fomentando la mayor suficiencia y disponibilidad de la flota de vehículos eurotaxi.

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 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.*

En cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad citada, con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi 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).
- La posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco (artículo 16 de la ORT).

Se mantienen los beneficios de exención del régimen del descanso previstos en el reglamento autonómico (artículo 41.2 del RTCM) y la posibilidad de llevar publicidad en el portón trasero del vehículo. La exención del régimen de descanso para los eurotaxis no supone ninguna novedad ya que estaba contemplada en la ORT con ocasión de la modificación efectuada en el año 2014 y que ahora incluye también el artículo 41.2 del RTCM en su redacción dada por el Decreto 271/2023, cuya adaptación motiva esta modificación de la ordenanza. A este respecto la MAIN extendida del proyecto de modificación del citado Decreto autonómico indica expresamente que no genera impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

Efectivamente, la posibilidad de que los vehículos eurotaxi puedan prestar servicio todos los días no establece ninguna obligación de prestación del servicio a los conductores, dado

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
MADRID

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.

2º. **La gestión del transporte público y la protección de los derechos de los consumidores y usuarios, relacionados con la calidad y seguridad del servicio y con la adecuada continuidad y cobertura del servicio**:

a. 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 una revisión de las dimensiones del módulo luminoso que contempla nuevos diseños adaptados a los cambios tecnológicos.

b. Se modifica la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi en sábados, domingos y festivos entre semana.

c. Se regula la extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi por la desaparición de requisitos relacionados con los conocimientos

d. Se modifica la regulación de la licencia de autotaxi por puntos.

2.4 Los objetivos que se persiguen

Los objetivos de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi son los siguientes:

- Actualizar la Ordenanza Reguladora del Taxi para el cumplimiento de los siguientes objetivos:
  a. Aumentar la flota de eurotaxi para alcanzar el 5% de la flota efectiva de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida.
  b. Mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi y promover la adecuada cobertura del servicio.
- 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 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: *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 Ordenanza Reguladora del Taxi con el objetivo de actualizar su contenido a las nuevas necesidades y 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
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012 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 Ordenanza Reguladora del Taxi.

1º. **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.

2º. **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, 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 las ORT:

   a. el artículo 7 de la ORT para suprimir que el nuevo titular de la licencia figure como tal en el permiso de circulación

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

b. el artículo 20.2. a) 1º de la ORT, en relación con el procedimiento de adscripción de vehículos autotaxi, para eliminar como requisito que el vehículo autotaxi esté a nombre del titular de la licencia.

3º. 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 .

4º. Implementación del taxi de sustitución: El Decreto 271/2023 admite que en caso de avería o siniestro del vehículo autotaxi, los titulares de licencia puedan utilizar vehículos arrendados a empresas autorizadas por el órgano competente para la Comunidad de Madrid (**artículo 29 bis del RTCM**). Estas empresas deberán someter los 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 de la ORT.

5º. 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 la 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. Además, con el fin de garantizar una adecuada prestación del servicio a los usuarios se prevé en la ordenanza que se disponga de dispositivo electrónico de navegación que incluya callejero y cálculo de rutas, que podrá estar integrado en el vehículo o ser un dispositivo separado.

6º. 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 contenido 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.

7º. Cumplimiento del régimen tarifario: El **artículo 38.3 del RTCM** añade que la tarifas son de obligada observancia a *cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios*, por lo requiere su consideración en el artículo 48.3 de la ORT.

8º. 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

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.

9º. **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.

10º. **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 un nuevo apartado 2.3 en el Anexo V A.2 que describe la ubicación y dimensiones precisas para favorecer su adecuada visibilidad.

3.2.2 Medidas por iniciativa municipal

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

1. **Accesibilidad del Transporte Adaptado**
   En cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad prevista en 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, con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi 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:

   - 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).

   Se mantienen los beneficios de exención del régimen de descanso previstos en el reglamento autonómico (artículo 41.2 del RTCM) y la posibilidad de llevar publicidad en el portón trasero del vehículo. La exención del régimen de descanso para los eurotaxis no supone ninguna novedad ya que estaba contemplada en la ORT con ocasión de la modificación efectuada en el año 2014 y que ahora incluye también el artículo 41.2 del RTCM en su redacción dada por el Decreto 271/2023 (cuya adaptación motiva esta modificación de la ORT). A este respecto la MAIN extendida del proyecto de modificación indica expresamente que no genera impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

2. **Calidad y seguridad de los vehículos autotaxi**
En relación con las dimensiones de los vehículos autotaxi (Anexo I de la ORT), se incluye los siguientes aspectos:

- Se numera el Anexo I de la ORT para mejorar la técnica normativa.
- 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.
- 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.
- Se permiten tolerancias de dimensiones en los modelos no autorizados, igualándolas a las de los autorizados y, en consecuencia, aumentando la oferta de vehículos.

3. **Extinción de 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.

La redacción actual de la ordenanza 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.

4. **Licencia por puntos**
Se modifican los artículos 70, 71 y Anexo VI de la ORT, incluidos con la Ordenanza 8/2021, dado que al incorporar en su redacción final un sistema de puntos ligado al permiso de conductor y no a la licencia de autotaxi, imposibilita su aplicación, pues de acuerdo con la normativa de transportes la responsabilidad por la comisión de la infracciones en materia de transporte corresponde al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor.

5. **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.

Por su parte, 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.* En aplicación del artículo 37.2 de la ORT, el órgano municipal competente puede establecer, dentro de este periodo, la duración del descanso obligatorio y el régimen de festivos, de

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

modo que la duración del descanso de las licencias de autotaxi en sábados, domingos y festivos entre semana ha sido de 7:00 horas a 20:00 horas del día siguiente.

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, atendiendo la necesidad de prestación, continuidad y cobertura 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.

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.

3.3 Elementos novedosos

Del conjunto de medidas incluidas en esta propuesta normativa destaca como elemento de actualidad las medidas adoptadas por iniciativa municipal, particularmente, las previstas para garantizar la **accesibilidad en el transporte en relación con el eurotaxi**, o taxi adaptado, en

- La habilitación de un procedimiento específico para el otorgamiento de licencias de autotaxi para la adscripción vehículos eurotaxi (artículo 6 bis de la ORT).
- 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).

Se mantienen los beneficios de exención del régimen de descanso previstos en el reglamento autonómico (artículo 41.2 del RTCM) y la posibilidad de llevar publicidad en el portón trasero del vehículo.

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
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

4 Análisis jurídico

4.1 Competencias

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid al amparo de las siguientes normas:

1º. En materia de **transporte**, la propuesta normativa cumple la atribución competencial municipal prevista en el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de diciembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al atribuir a los municipios la competencia "*para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales*".

2º. 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 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*.

3º. En materia de **accesibilidad en el transporte**, 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, establece 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.*

4º. En materia de **la protección de consumidores,** en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, se incluye matizaciones en cuanto a derechos y obligaciones y condiciones de prestación del servicio, como garantía de los derechos de los viajeros.

5º. La **habilitación contenida en la Disposición Final Segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre**, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.

La aprobación de esta propuesta normativa no implica normas derogadas, modificadas o sin efecto. 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46 [redacted]

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 15 de junio de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueban las Directrices sobre el Plan Anual 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 Ordenanza Reguladora del Taxi. 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**

   El 5 de febrero de 2025, la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación remite a la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad el anteproyecto de Ordenanza Reguladora del Taxi y la Memoria de impacto normativo de la modificación de la Ordenanza, a efectos de inicio de su tramitación.

4. **Informes preceptivos y facultativos solicitados**:

   Se solicitarán informes:

   a. Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid
   b. Comité Madrileño de Transportes
   c. Asociaciones representativas del sector del taxi:
      a. Federación Profesional del Taxi
      b. Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid
      c. Asociación Madrileña del Taxi
   d. Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad
   e. CERMI, Comunidad de Madrid (Comité Español de Representantes Permanentes).
   f. FAMMA_Cocemfe (Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid)
   g. Centrales sindicales con implantación en el territorio

5. **Trámite de información pública**

   a. Fechas previstas 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: abril de 2025
   b. Fecha prevista de realización del trámite de alegaciones: 30 días naturales en el mes de mayo.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
MADRID

c. Fecha prevista de aprobación definitiva del proyecto por la Junta de Gobierno: junio de 2025
d. Fechas previstas para la tramitación del proyecto en el Pleno: julio de 2025.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46 [redacted]

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 en relación con las medidas que se incorporan en la ordenanza en aplicación del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, han sido valoradas en la MAIN correspondiente cuyo enlace se incorpora:

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 incorporan 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

En el marco normativo actual, conviene precisar, como cuestión previa, que las competencias en materia de **transporte público discrecional de viajeros** se dibujan del siguiente modo:

- Tratándose de **transportes que discurran por más de una Comunidad Autónoma**, las Comunidades Autónomas ejercen las competencias relativas a los transportes discrecionales de viajeros por delegación del Estado en virtud de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable.
- Respecto de los **transportes que discurran íntegramente por su territorio**, las Comunidades Autónomas tienen competencia exclusiva, asumida en el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Madrid por la vía del artículo 148 Constitución Española.

Por tanto, 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.*

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 (LOTT).**
2. **Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (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.*

   Esto es la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) desarrollado por el RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (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 sujeta al régimen de éstas.*

Este marco regulatorio del transporte urbano se completa con la normativa del Ayuntamiento de Madrid recogida en la **Ordenanza Reguladora del Taxi 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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

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 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.*

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** y de la previsión del artículo 25. 2 g) de la LBRL, que contemplaba la "defensa de usuarios y consumidores" como una de las competencias propias de los municipios.

Sin embargo, tal inciso desapareció tras la modificación del régimen local producida por la **Ley 27/2013 de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local,** circunstancia que arrojaba dudas sobre el mantenimiento de la citada competencia. Sin embargo, la citada reforma del régimen competencial local no impide que los municipios puedan ejercer competencias sobre la materia. En efecto, tal y como indicó la Dirección General de Coordinación de la Competencia con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales en la comunicación de 31 de marzo de 2014 (fechada erróneamente en 2013) dirigida a la Dirección General de

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

Consumo de la Comunidad de Madrid, la citada ley "no prohíbe o impide el ejercicio por los municipios de competencias en esos otros ámbitos materiales no recogidos en el citado artículo 25.2. Así, teniendo en cuenta el modelo de distribución constitucional de competencias previsto en los artículos 148 y 149 CE, nada impide que las Comunidades Autónomas, en las materias en las que hayan asumido competencias legislativas en sus respectivos estatutos de Autonomía, identifiquen las concretas competencias que corresponden al municipio en su legislación sectorial atribuyéndolas como propias de conformidad con lo previsto en el artículo 7.1 y 2 de la LBRL"

Continúa el escrito de la citada Dirección General argumentando que "desde esta perspectiva, el artículo 27.10 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, atribuye a la Comunidad Autónoma –en el marco de la legislación básica del Estado y en su caso, en los términos que la misma establezca-, el desarrollo legislativo, la potestad reglamentaria y la ejecución en materia de "defensa del consumidor y usuario, de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria del Estado, las bases y coordinación general de la sanidad, en los términos de lo dispuesto en los artículos 38, 131 y en los números 11ª, 13ª y 16ª del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución".

De manera que, al amparo de esta habilitación estatutaria, la Ley 11/198, de 9 de julio, de Protección de los consumidores de la Comunidad de Madrid atribuye competencias a los municipios en esta materia"

Con base en cuanto se ha transcrito, la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid emitió una nota el 1 de abril de 2013, comunicando al Ayuntamiento de Madrid que "las competencias sobre defensa de los consumidores y usuarios que las Entidades Locales venían ejerciendo como propias antes de la entrada en vigor de la Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local seguirán considerándose como tales por atribución de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, y, en consecuencia, se podrán seguir ejerciendo en los mismos términos por dichas Entidades Locales".

En conclusión, la presente 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"

6.2 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 Gobiernos de desconcentración y delegación de competencias.

6.3 Impacto presupuestario

La aprobación de esta propuesta normativa no comporta impacto significativo en los ingresos municipales. Dado que hay una recaudación media anual por tasas relacionadas con la tramitación

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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.

  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.

6.4 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 relevantes de la modificación propuesta 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 venta 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 209x15.812/(15.812+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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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.

Este valor es una estimación de caso peor 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.

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%
300	1,90%	124.668,02	1,86%	205,11	1,86%
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, según se pone de manifiesto en el Informe sobre las características del régimen de descanso durante el año 2023, 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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
MADRID

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, lo que representa una inversión inalcanzable para muchas familias.

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 Ordenanza Reguladora del Taxi, 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 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 redunda en mayor oferta y, en general, mejores precios.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 mimos 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 implica 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.

6.5 Impacto en materia de unidad de mercado. Estudio de las medidas incluidas en la modificación al amparo del artículo 49 del TUE y la Ley 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 Ley 20/1998, de 27 de noviembre y artículo 2 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. Concretamente:

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 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 Ley 20/2013, de 9 de diciembre 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:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46 [redacted]

[redacted]

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.

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 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 el máximo posible conforme a la normativa medioambiental.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

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 relacionados con las subvenciones.

1º Medidas de carácter normativo

Con la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012 y sus posteriores modificaciones de 2014 y 2021 se incluyen una amplia variedad de medicas como se describe a continuación:

En el año 2012, la nueva Ordenanza Reguladora del Taxi 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 Secretaria 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 Ordenanza Reguladora del Taxi, 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).

2º 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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, lo que representa una inversión inalcanzable para muchas familias. 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 Ordenanza Reguladora del Taxi 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 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, un aumento de los precios y una reducción de la adscripción de los mismos. De hecho, la escasa oferta ha provocado que gran parte de los vehículos adscritos hayan tenido que ser reformados con una transformación de combustible para acceder a la etiqueta ECO.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

- **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 de taxi adaptado contratadas con anterioridad.
  - 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 143.773 servicios de taxi adaptado. Suponiendo que esos suponen el 80% de los servicios, anualmente se realizan en torno a 180.000 servicios.

  Teniendo en cuenta una media de unos 400 vehículos adaptados en el APC y 250 días laborables al año suponen 1,8 servicios 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

movilidad social, que se consideran necesarias en base a las razones de interés general indicadas y proporcionadas al fin perseguido.

El número de licencias de eurotaxis ha experimentado ascensos y descensos, pero en ningún caso las medidas puestas en marcha han permitido la consecución del objetivo del 5%.

El nuevo artículo 6 bis de la ordenanza, que permite crear licencias cuya condición esencial sea la adscripción de un vehículo adaptado, es la única 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 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 podrá garantizar un número mínimo de taxis adaptados, pues cada titular podrá decidir en cualquier momento adscribir un taxi ordinario.

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 eurotaxis 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 en el mercado, dado que el objetivo del 5% (594 licencias sobre un total de 15.812) no genera una sobreoferta de servicios que desestabilice el sistema específico del taxi ni el sistema general del transporte, y, finalmente promueve la sostenibilidad al incluir también a los vehículos Eco y Cero emisiones.

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,

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

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 Ordenanza Reguladora del Taxi 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 transformados, lo que invalida la garantía del fabricante con poco atractivo.

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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 económicas 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 generan 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.

Las medidas propuestas aumenta 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.

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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.

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, ampliando los horarios de operación, 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, como noches, 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 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.

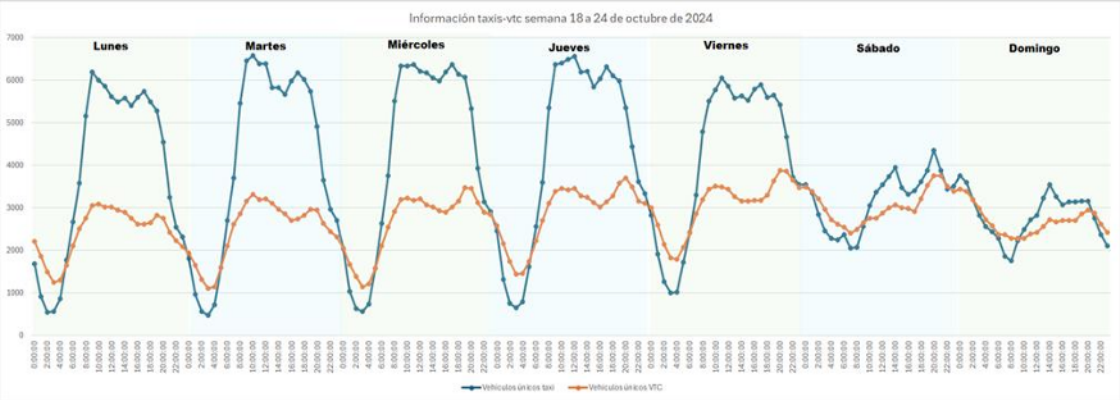
Con ocasión de estudio del régimen de descanso para el año 2025, se ha solicitado a varias radioemisoras información relativa a los servicios no atendidos durante el fin de semana. Los datos facilitados han sido los siguientes:

- 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
MADRID

- 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 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 el 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 Decreto 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, atendiendo la necesidad de prestación, continuidad y cobertura 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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

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 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.

6.5.5.2 Proporcionalidad de la norma

La reducción del descanso es adecuada al fin perseguido: satisfacer la disponibilidad de taxis 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 opera 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.
- Permie un aprovechamiento óptimo de los recursos existentes (vehículos y licencias).

6.5.6 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

6.5.7 Licencia por puntos.

Las modificaciones introducidas a la redacción de los artículos 70, 71 y Anexo VI en las enmiendas que se votaron en Pleno para la aprobación de la Ordenanza 8/2021, tuvieron como consecuencia la imposibilidad de su aplicación, ya que al incorporar en su redacción final un sistema de puntos ligado al permiso de conductor y no a la licencia de autotaxi, imposibilita su aplicación, pues de acuerdo con la normativa de transportes la responsabilidad por la comisión de la 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.

6.6 Impacto de género

Por la propia naturaleza de la norma, que se centra en el régimen jurídico de un determinado tipo de autorizaciones administrativas ya concedidas, vinculadas al servicio del taxi prestado en su inicio y fin en el APC de Madrid, no se produce ningún tipo de impacto de género. EN concreto se constata lo siguiente:

- Las medidas previstas para favorecer la accesibilidad en el transporte no tienen en cuenta el criterio de género ni ningún otro elemento de naturaleza subjetiva o “ad personam”. Se trata, por tanto, de disposiciones puramente objetivas, que buscan la mejora del servicio sin discriminar a ningún colectivo
- Los requisitos previstos en relación con los vehículos autotaxi y eurotaxi recaen de manera objetiva sobre los vehículos vinculados a las autorizaciones, y se dirigen su cumplimiento a las personas físicas o jurídicas titulares de las licencias, independientemente de su género.

En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que la ordenanza no puede incidir por falta de competencia.

La propuesta de modificación normativa no establece prescripciones que contengan tratamientos diferenciados por razón de sexo puesto que las previsiones se refieren al ejercicio profesional y técnico de la actividad, sin distinciones basadas en el género de quien ostenta la titularidad del titular de la autorización o del sujeto prestador del servicio.

En resumen, se prevé un impacto nulo por la incapacidad de incidir en situaciones preexistentes y por la no generación de desigualdades con la regulación contenida en la futura ordenanza.

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.

1º 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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), 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.

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, 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.

3º 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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.

6.8 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 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

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 única carga que se incorpora por iniciativa municipal es la prevista en 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

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.

6.8.2 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

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, ambas modalidades de transporte se equiparan en cuanto a los requisitos medioambientales exigidos para su circulación por el municipio de Madrid.

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%

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

B	308.086	26,40%
Sin Distintivo	43.048	3,69%
Desconocido	5.984	0,52%
Total	**1.166.855**	**100,00%**

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.

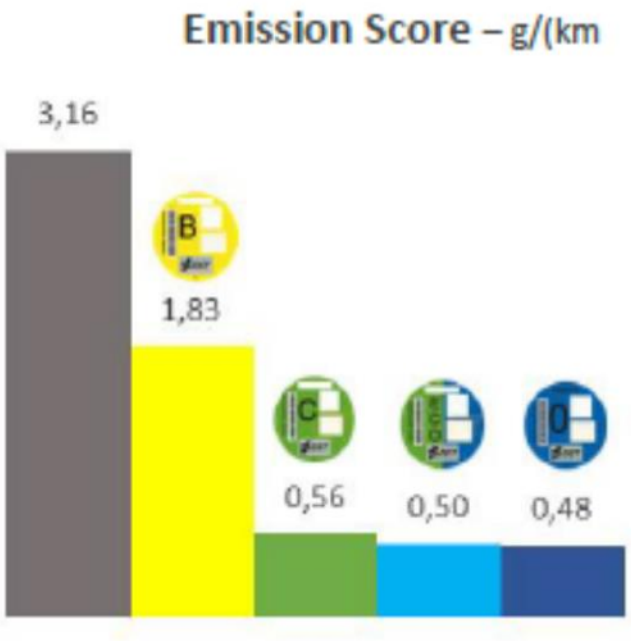
En consecuencia, desde el punto de vista medioambiental, el número de eurotaxis con etiqueta C que se prevé incluir es totalmente insustancial y no produce alteración alguna, tanto respecto al porcentaje que supone sobre el total de taxis como sobre el parque circulante de la ciudad, por lo que no existe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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
UR[redacted]
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]



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 x 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 objeticos 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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46 [redacted]

[redacted]

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.

6.9.2 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*.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
MADRID

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 Ordenanza Reguladora del Taxi 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 ni contingentes.

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

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46

[redacted]

7 Evaluación

7.1 Evaluación de objetivos

7.1.1 Objetivos

Los objetivos de la Ordenanza susceptibles de evaluación es el siguiente:

1. Aumentar la flota de vehículos adaptados (eurotaxi) para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida.

7.1.2 Indicadores de objetivos

FICHA DE INDICADOR	
Denominación	Flota de vehículos autotaxi adaptados (eurotaxi)
Descripción	Conocer el número de vehículos eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Aumentar la flota de vehículos adaptados para atender las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad física.
Unidad de medida	Número de vehículos adaptados
Fórmula de cálculo	Suma del número de vehículos adaptados
Periodicidad	Anual
Meta	594 eurotaxi (31/12/2028)
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	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%

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 05/02/2025 14:14:46
[redacted]

PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

PREÁMBULO

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, establece en su artículo 9.3 que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como de prestación de servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid.

Mediante 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, se realiza el desarrollo reglamentario de la citada ley en materia de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, que ha sido modificada por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, con el fin de adoptar nuevas medidas 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.

La Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, ha sido modificada para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos mediante sendos acuerdos plenarios de 30 de julio de 2014, 31 de octubre de 2017 y 1 de junio de 2021. Resulta ahora necesario acometer una nueva modificación.

En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es adoptar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros, adecuándolos a la realidad demandada por los usuarios, de forma que los servicios satisfagan las necesidades de movilidad de los usuarios con calidad y seguridad. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi, y, la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi.

La accesibilidad del transporte y la protección de los derechos de las personas con discapacidad física precisa la modificación de la ordenanza incluyendo la posibilidad de un procedimiento específico para el otorgamiento de licencias de autotaxi para la adscripción de vehículos eurotaxi disfrutando de los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, y, la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y ECO. Estas medidas, necesarias y adecuadas, se adoptan con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% o fracción de la flota sea taxi adaptado, y, proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social.

Además, en relación con la calidad y seguridad del servicio se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, las dimensiones máximas y mínimas previstas, y, las tolerancias admitidas en sus dimensiones aplicables tanto para los vehículos que se sustituyan por un modelo autorizado como por uno que sea de libre elección por los titulares de

las licencias, medidas necesarias y proporcionadas que se fundamentan en la necesaria gestión del transporte público y la protección de los derechos de los consumidores y usuario

Por otro lado se incorpora en esta modificación la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi 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.

Finalmente, en relación la licencia de autotaxi por puntos, se revisa su redacción con el fin de otorgar una mayor seguridad jurídica en la aplicación de la sanción de suspensión temporal de las licencias por infracciones graves a la normativa de transporte y dar una mayor transparencia en la imposición de las sanciones, como sistema que permita combatir la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora de los titulares de licencia de autotaxi

El proceso de elaboración de la modificación de la Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y atiende a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En cuanto a los principios de necesidad, eficacia y seguridad jurídica, el taxi es un servicio de interés público que justifica su intervención en la necesidad y adecuación de las medidas adoptadas que favorece la coordinación entre los titulares de licencia y la prestación continuada del servicio y su adecuada cobertura, de forma equitativa, justa e imparcial, permitiendo la planificación, seguimiento y control de su cumplimiento, basado en razones de interés general en cuanto atiende a la necesaria gestión y ordenación del servicio de transporte de autotaxi, la protección del entorno urbano y la protección de los derechos de los viajeros como consumidores y destinatarios finales de la prestación del servicio, especialmente para dar cumplimiento al mandato estatal de alcanzar que el 5% de la flota de taxi sea adaptada y en relación con la duración del descanso diario del servicio.

En cuanto al principio de racionalidad y proporcionalidad el conjunto de medidas es apta y útil para la consecución de los fines de aumentar la flota de eurotaxi legalmente exigida y favorecer la continuidad y cobertura de los servicios de taxi destinados a los usuarios, como medidas de gestión y ordenación del transporte; resultan indispensables por no existir un medio más proporcional y menos restrictivo de la libertad económica de acuerdo con lo expresamente previsto por la legislación estatal y autonómica para su consecución, escogiéndose aquellas menos gravosa y restrictiva para los derechos de los operadores, y finalmente, modera los intereses contrapuestos y comunes de otras modalidades de transporte y la actividad del taxi, alcanzando una equilibrada ponderación entre las ventajas y los perjuicios generados al limitar un derecho con el fin de proteger otro derecho.

Asimismo satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque las medidas de ordenación se refieren a las condiciones de prestación del servicio de las licencias de autotaxi, a su régimen de utilización, al ejercicio de la actividad, sin atender a cuestiones de género aplicable en condiciones de igualdad a todos las personas titulares de licencias de autotaxi. En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que estas medidas de planificación, gestión y ordenación del transporte no pueden incidir.

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente flexibilidad en sus opciones de transporte buscando la calidad, seguridad y accesibilidad. La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea justifican la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de los usuarios, atendiendo los siguientes motivos de interés general: la accesibilidad del transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas fomentando la mayor disponibilidad de la flota de vehículos eurotaxi; la protección de los derechos de los consumidores y usuarios, y, la gestión del transporte público, flexibilizando los requisitos de los vehículos autotaxi en relación con sus dimensiones máximas y mínimas y tolerancias permitidas para garantizar la seguridad y comodidad de los viajeros, de aplicación en las sustituciones de vehículos por un modelo previamente autorizado como por uno que sea de libre elección.

La modificación de la norma municipal viene motivada por el interés general de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada para personas de movilidad reducida y mejorar la calidad y seguridad de los vehículos, adecuando la regulación de los servicios de transporte prestados en vehículos autotaxi a la nueva realidad del mercado de transportes y a los avances de la tecnología incorporada a los vehículos.

Este instrumento normativo contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige, ajustándose, por tanto, al principio de proporcionalidad, al simplificar algunos de los procedimientos que regula, eliminando cargas administrativas innecesarias. Asimismo, garantiza el principio de transparencia, pues se ha dado cumplimiento a los trámites de consulta pública de las organizaciones y asociaciones profesionales más representativas del sector previsto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio y al de información pública conforme a lo establecido en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de transporte urbano, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid; en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad de acuerdo con lo previsto en 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, en materia de protección de los derechos de consumidores de acuerdo con lo establecido en el artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, y, al amparo de la habilitación contenida en la Disposición Final Segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Artículo único: Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012

Se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de Noviembre de 2012, en los términos que se indican a continuación:

Uno. Se añade un nuevo artículo 6 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

" Artículo 6 bis Otorgamiento de licencias de eurotaxi

1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar un procedimiento de otorgamiento de nuevas licencias de eurotaxi mediante concurso.

2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:
a) el número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal de accesibilidad.
b) los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.
c) el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis apartado 3 de esta ordenanza.

3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.

4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi.

Dos. En el artículo 7 se modifica el apartado 3 y se suprime el apartado 5 que queda sin contenido

"3. El adquirente de la licencia de autotaxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

a) Adscribir un vehículo de forma simultánea. El vehículo autotaxi podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiera la disposición del mismo o bien otro distinto, que se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza.

b) Iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de 60 días naturales que establece el artículo 36."

Tres. En el artículo 10 se suprime la letra h) del apartado 1 que queda sin contenido y se añade una nueva letra i) en el apartado 1 que queda redactado en los siguientes términos

i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de eurotaxi atendiendo a la accesibilidad.

Cuatro. En el artículo 16 se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 3 que quedan redactados en los siguientes términos:

“1 . Los vehículos no podrán superar la antigüedad prevista en la normativa de transportes.”

“3. Los vehículos eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo medioambiental C, ECO o Cero emisiones para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.”

Cinco. En el artículo 17 se añade un apartado 4 que queda redactado en los siguientes términos:

“4. No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque.”

Seis. En el artículo 18 se añade un nuevo apartado 4, que queda redactados en los siguientes términos:

4. La autorización de modelo podrá modificarse para la inclusión de nuevas variantes y/o versiones, a petición de persona interesada acompañando la documentación que resulte necesaria conforme a lo previsto en el apartado anterior.

Siete. En el artículo 20, apartado 2, se modifica el número 1.º de la letra a) y el número 1.º de la letra b) y se suprime el apartado 5 que queda sin contenido.

El artículo 20, apartado 2, letra a) ordinal 1.º, queda redactado en los siguientes términos:

“1.º) Estar clasificado como turismo, matriculado y habilitado para la circulación destinado al servicio público de taxi de acuerdo con la normativa en materia de tráfico.”

El artículo 20, apartado 2, letra b) ordinal 1.º, queda redactado en los siguientes términos:

“1º) Los requisitos de instalación del taxímetro conforme a la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal.”

Ocho. Se añade un nuevo artículo 20 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 20 bis. *Accidente o avería de los vehículos autotaxi*

1. En el supuesto de accidente o avería del vehículo autotaxi, el titular de la licencia de autotaxi podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, utilizando otro vehículo autotaxi o un vehículo arrendado de acuerdo con lo establecido en los siguientes apartados.

2. Cuando el titular de la licencia de autotaxi utilice otro vehículo autotaxi deberá solicitar la tarjeta de identificación provisional a que hace referencia el artículo 34 de esta ordenanza aportando un certificado de taller autorizado que acredite que el vehículo se encuentra averiado o accidentado. La tarjeta tendrá una validez máxima de tres meses.

3. Cuando se vaya a utilizar un vehículo arrendado como taxi de sustitución deberá cumplirse el siguiente régimen:

a) Las empresas autorizadas para realizar la actividad de arrendamiento por el órgano autonómico competente deberán someter los vehículos que vayan a arrendar a las inspecciones ordinarias.

En esta inspección se verificará que los vehículos cumplen los requisitos, características y elementos mínimos obligatorios exigidos en la normativa autonómica y municipal en materia de transportes y las demás condiciones previstas en esta ordenanza.

b)el titular de la licencia de autotaxi que vaya a utilizar un taxi de sustitución deberá realizar una comunicación previa, según modelo establecido al efecto por los servicios municipales, en el que consten los siguientes datos referidos al arrendamiento: los datos del titular, el número de licencia de autotaxi, la matrícula del vehículo arrendado, la fecha de inicio y de fin de la sustitución, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo y el documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro.

Estos datos quedarán anotados en el Registro municipal de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid.

4. Durante la prestación del servicio con un taxi de sustitución, deberán llevarse a bordo del vehículo, además de los documentos previstos en el artículo 51 de esta ordenanza como si de su vehículo se tratase, el contrato de arrendamiento y la comunicación prevista en el apartado anterior, cuando realicen sus servicios utilizando los vehículos arrendados.

5. Los vehículos irán identificados externamente con la leyenda “TAXI DE SUSTITUCIÓN” en las puertas laterales y trasera, así como con el número de licencia del vehículo averiado al que sustituye, según tipologías del Anexo V.

6. Los titulares de licencias de eurotaxi podrán utilizar un vehículo de sustitución ordinario. En este caso, se les aplicará el régimen de descanso correspondiente a su licencia conforme al artículo 37.

Nueve. En el artículo 22 se suprimen la letra d) del apartado 1 y el apartado 5, que quedan sin contenido. Se modifica la letra e) del apartado 1 y se añade una letra f) en el apartado 1.

El artículo 22, apartado 1, letra e), queda redactado en los siguientes términos:

“e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla, en sus valores de funcionamiento, con la Norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya.”

El artículo 22, apartado 1, letra f), queda redactado en los siguientes términos:

f) Dispositivo electrónico de navegación que incluya callejero y cálculo de rutas. Podrá estar integrado en el vehículo o ser un dispositivo separado.

Diez. En el artículo 22 bis se modifica el apartado 3 y se añade un apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Para la contratación a precio cerrado el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2. Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente:
1. Expresión "Precio cerrado".
2. Importe del precio cerrado.
3. Reducción aplicada.
4. Cantidad total facturada, con la expresión "IVA incluido.”

"5. El tique de la impresora de los taxis de sustitución deberá contener los siguientes datos mínimos:

a. A.P.C. de Madrid encabezando el tique.
b. Número y, en su caso, serie del tique.
c. Nombre de la empresa arrendadora y CIF.
d. La expresión "Taxi de sustitución" y matrícula del vehículo arrendado.
e. Datos de identificación del cliente.
f. Fecha y hora inicial y final del recorrido.
g. Origen y destino del viaje.
h. Distancia recorrida expresada en Km.
i. Detalle de la tarifa expresada en euros con los siguientes datos:
    1. Importe del servicio.
    2. Tarifas aplicadas.
    3. Detalle de suplementos.
    4. Cantidad total facturada con la expresión " IVA Incluido".

Los puntos e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión."

Once. En el artículo 25 se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

"2. En el exterior del vehículo deberán figurar el número de la licencia municipal, la letra indicativa del día de libranza y el adhesivo con el escudo del Ayuntamiento de Madrid.

En el interior del vehículo, en sitio visible para los viajeros, se colocarán los adhesivos con las tarifas vigentes, una placa con el número de la licencia municipal y la matrícula del vehículo. En sitio accesible, se ubicarán los mismos datos en sistema Braille. Además, se colocará un cartel informativo sobre la existencia de hojas de reclamaciones a disposición de los usuarios."

Doce. En el artículo 28 se modifica la letra b) del apartado 1 y la letra a) del apartado 2.

El artículo 28, apartado 1, letra b), queda redactado en los siguientes términos:

"b) No padecer enfermedad infectocontagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de vehículo autotaxi o ponga en peligro la salud de los usuarios, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas."

El artículo 28, apartado 2, letra a), queda redactado en los siguientes términos:

"a) Conocimiento sobre el municipio y sus alrededores, la ubicación de las principales oficinas públicas, centros oficiales, hoteles y lugares de ocio, así como, en el caso de Área de Prestación Conjunta de Servicio de Madrid, de las localidades que la componen."

Trece. En el artículo 29 bis, se modifica la letra a) del apartado 5 y el ordinal 1.º de la letra b) del apartado 8, que quedan redactados en los siguientes términos:

"a) Si afectara a los conocimientos, sometiéndose a la prueba de control de conocimientos a la que alude el artículo 28."

"1º El resultado de la prueba exigida fuera desfavorable en la quinta ocasión "

Catorce. En el artículo 37 se suprime el apartado 5, que queda sin contenido.

Quince. En el artículo 38 se suprime el apartado 2, que queda sin contenido.

Dieciséis. En el artículo 39 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:

a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.

Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica de transportes.

b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes.

La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación".

Diecisiete. El artículo 39 bis. se suprime, que queda sin contenido.

Dieciocho. El artículo 39 ter. Se suprime, que queda sin contenido.

Diecinueve. En el artículo 48 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos, cualquier persona física o jurídica que hayan intervenido en el cálculo del precio de los servicios y para los usuarios."

Veinte. En el artículo 51 se modifica el apartado 2, que quedará redactado en los siguientes términos:

"2. Estos documentos deberán ser exhibidos por el conductor al personal de la Inspección del Transporte y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello. Dichos documentos podrán exhibirse en formato digital, cuando así se hayan emitido."

Veintiuno. Se modifica el artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 70 Licencia de autotaxi por puntos

1. Cada licencia de autotaxi dispone de un saldo inicial de ocho puntos a efectos de graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

2. El saldo de puntos asignado a la licencia de autotaxi se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de las infracciones de los artículos 18.b) apartado 10º, 18. c) y 18.h) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en el número de puntos que se determinan en el Anexo VIII."

Veintidós. Se modifica el artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 71 Procedimiento

1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicarán expresamente:
   a) la sanción económica que corresponda.
   b) el número de puntos que se detraen.
   c) el saldo de puntos restantes.

   Si el saldo de puntos restantes fuera cero, incluirán también la sanción accesoria de suspensión temporal prevista en el artículo 16 apartado 1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

2. La suspensión temporal afectará a la licencia con la que se hubiesen cometido las infracciones. Cumplida la suspensión temporal, el titular de la licencia recuperará los ocho puntos.

3. El titular de una licencia de autotaxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos transcurridos dos años sin haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones indicadas en el artículo 70 apartado 2."

Veintitrés. Se suprime la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, que queda sin contenido

Veinticuatro. El Anexo I queda redactado en los siguientes términos

"ANEXO I. Características de los vehículos autotaxi.

A. DIMENSIONES

1. Los vehículos autotaxi deberán cumplir las siguientes dimensiones:

a) Las dimensiones mínimas de los vehículos serán las especificadas en el cuadro siguiente:

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
L_1	Distancia (mm) comprendida entre sus extremos anterior y posterior, excluyendo parachoques, salientes o accesorios.	≥ 4350
L_2	Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior del vehículo, medida a una altura por encima de 650 mm sobre el punto más bajo del piso del mismo. Esta medida se exigirá en una altura mínima de 250 mm sin solución de continuidad entre estos dos montantes.	≥ 700
Angulo α	Apertura angular de las puertas posteriores (grados sexagesimales).	≥ 63°

H_1	Distancia (mm) libre entre el umbral y el dintel del hueco de la puerta posterior medida en un plano transversal. La medida se mantendrá como mínimo en una longitud horizontal de 300 mm en la parte superior.	≥ 920
L_5	Proyección sobre un plano longitudinal de la traza horizontal (mm) de la distancia entre el punto B al punto R del asiento posterior del lado del conductor.	≥ 1630
(*) L_6	Distancia (mm) mínima horizontal entre el punto situado 250 mm por encima de la vertical del punto R y la parte posterior del asiento delantero; estando éste en su posición más retrasada y el respaldo en ángulo de 25 º, si lo permite su regulación.	≥ 455
(*) H_2	Distancia (mm) entre el punto R del asiento posterior y el techo del vehículo, medida sobre una recta situada en un plano longitudinal que contiene este punto e inclinada hacia atrás en 8º respecto a la vertical.	≥ 815
(*) A_1	Distancia (mm) mínima horizontal entre paneles medida en el plano transversal que pasa por el punto R de asiento posterior a una altura comprendida entre R y R + 350 mm sin incluir apoyabrazos, ceniceros y guarniciones u otros accesorios. Esta medida se mantendrá al menos en una altura de 150 mm sin solución de continuidad.	≥ 1380

(*) En vehículos con 3ª y 4ª fila de asientos, estas magnitudes se repetirán añadiéndoles los subíndices "b" y “c”

Maletero	Capacidad para una silla de ruedas, que plegada tenga unas dimensiones 1.030 mm x 900 mm x 290 mm	
	Capacidad para albergar al menos dos bultos de equipaje de 600 mm x 850 mm x 350 mm	
	Capacidad (dm^3) del maletero	≥ 400

b) Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse:
1º) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.
2º) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.
3º) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

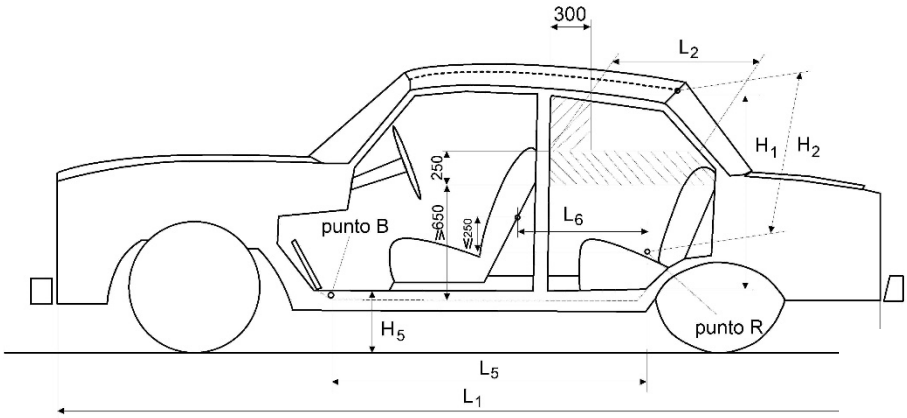
2.- Las dimensiones máximas de los vehículos serán las especificadas en el siguiente cuadro:

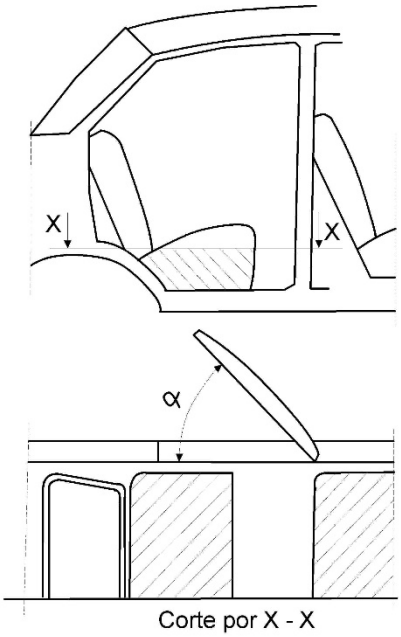
MAGNITUD	OTRAS DEFINICIONES	VALOR
$H_{5(**)}$	Altura (mm) del umbral de la puerta trasera, medida desde la calzada, con la presión de inflado recomendada por el fabricante, el vehículo libre de carga y la suspensión en la posición normal.	≤ 462

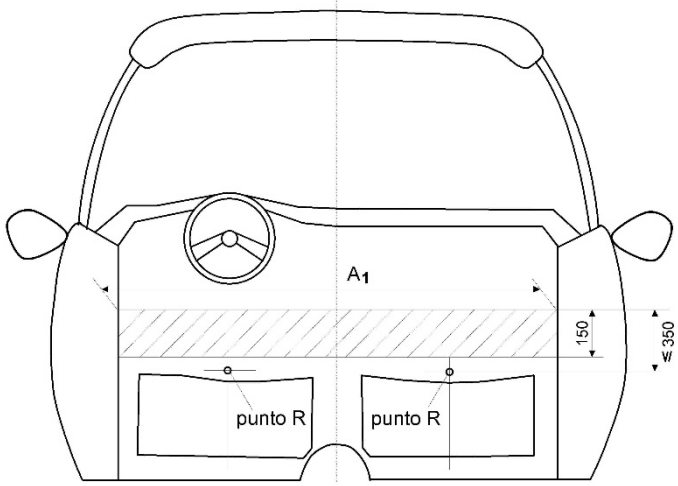
	Se entiende por umbral de la puerta el punto más elevado cuya altura deba salvar una persona para acceder al interior del vehículo.	

(**) Cuando se trate de vehículos de más de 5 plazas cuya cota supere los 462 mm, el vehículo incluirá la instalación de ayudas técnicas tales como escalones, asideros o similares de acuerdo con lo que se disponga por los servicios técnicos municipales, debiendo legalizarse en caso de ser necesario de conformidad con la normativa de industria.

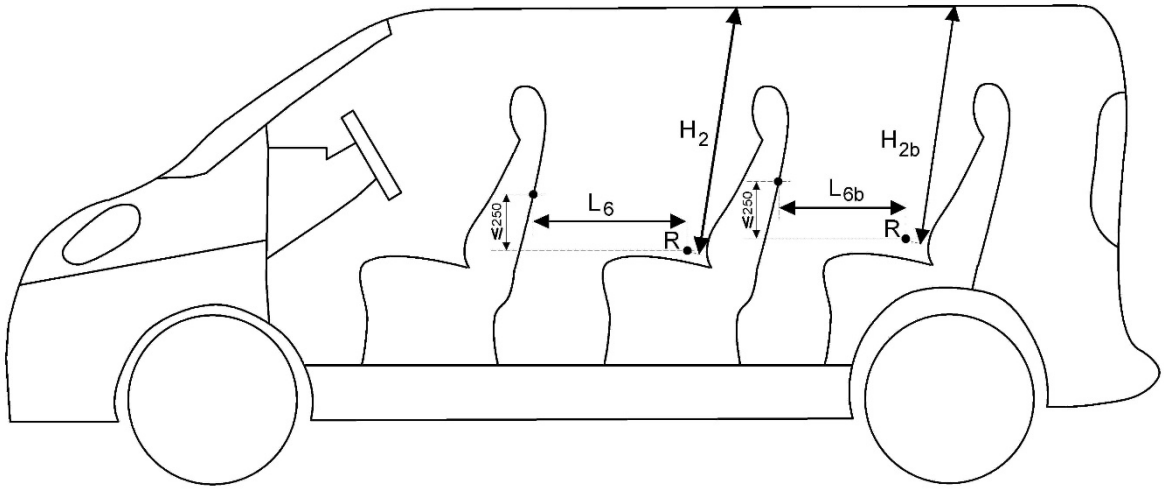
B.-CROQUIS DE LAS DIMENSIONES

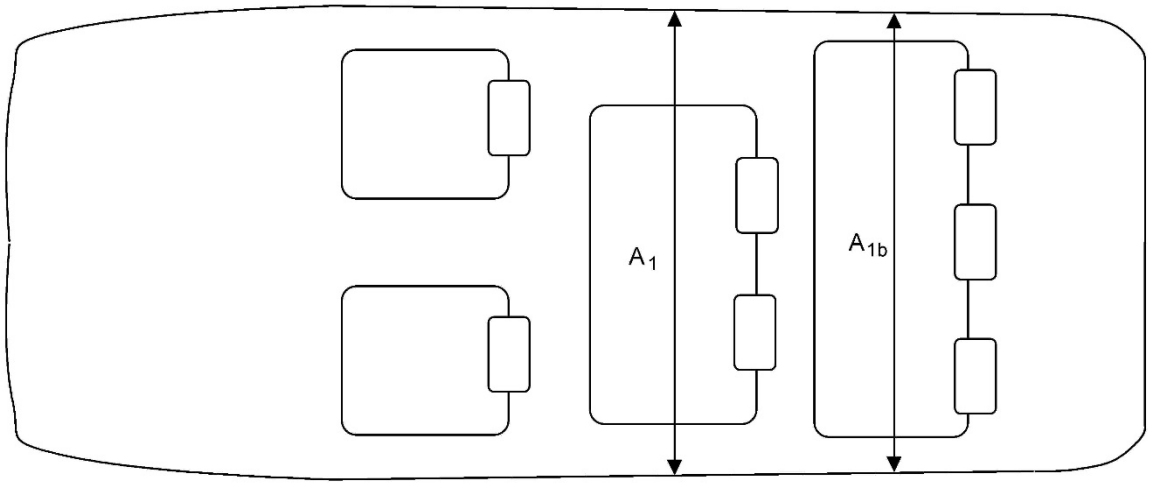





A1
150
≤ 350
punto R
punto R

Vehículos de más de 5 plazas





Veinticinco. Se suprime el Anexo II que queda sin contenido.

Veintiséis. En el Anexo III se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Dimensiones:

a)Las dimensiones del módulo, referidas al eje longitudinal del vehículo, son las siguientes a título orientativo:
– Su anchura estará comprendida entre los 90 y los 200 mm (A)
– Su longitud estará comprendida entre los 290 y 420 mm (B)
– Su altura estará comprendida entre los 110 y los 160 mm (C)

Los compartimientos mantendrán entre sí unas proporciones similares a las que aparecen en la figura 1 de referencia.

Los módulos luminosos se adaptarán a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como de posición, permitiendo su ubicación en el lado derecho en el sentido de marcha y el uso de una base imantada de acuerdo con las especificaciones incorporadas en las Instrucciones de montaje de taxímetros.

b) El módulo luminoso deberá mostrar una clara y adecuada visualización de los caracteres alfanuméricos tanto de día como de noche. Para ello se considerarán las siguientes referencias:

1º Las dimensiones orientativas de la matriz de puntos de la tarifa son: (figura 2)
– Altura: 70 mm (D)
– Anchura: 45 mm (E)

2º Las dimensiones orientativas de la palabra «TAXI», con un tipo de letra similar al que aparece en la figura (figura 3)
– Longitud: entre 130 y 190 mm (F)
– Altura: entre 70 y 80 mm (G)
– Anchura de trazo: igual o superior a 10 mm (H)”

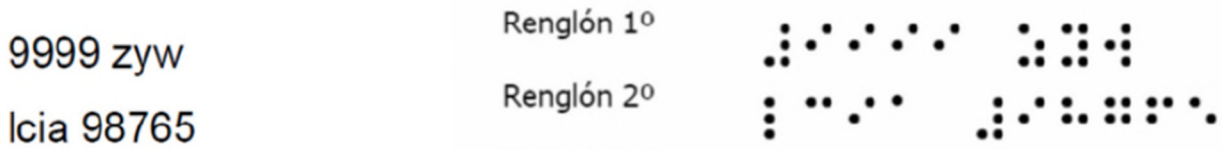
Veintisiete. En el Anexo V. A. PINTURAS, DISTINTIVOS Y ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS, se suprime del apartado 2.1 la expresión “el número de plazas” y se modifica la ubicación y descripción de la placa en braille, que queda redactado en los siguientes términos:

“Ubicación y descripción de la placa en braille:

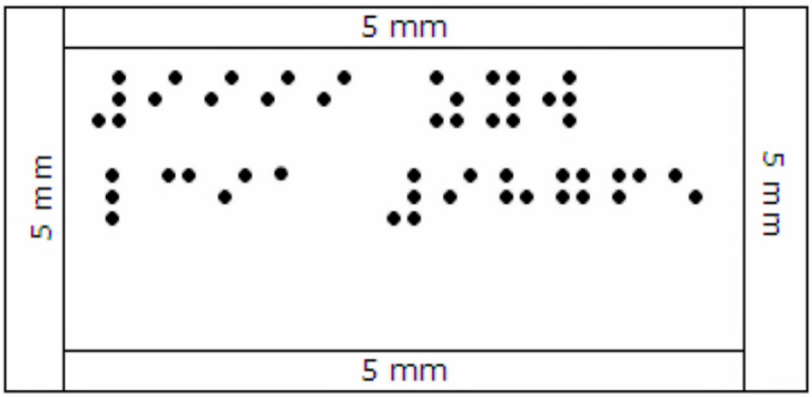
Se ubicará en la puerta posterior derecha, lo más cerca posible del tirador interior de apertura.

El material deberá ser un soporte flexible pudiendo ser autoadhesivo, con un espesor mínimo de 110 micras, con un color similar al de la superficie donde se coloque o bien transparente.
Contará con dos líneas (matrícula y licencia) y el texto irá siempre en minúsculas.

Ejemplo de contenido BRAILLE de una placa interior:



Además, se han de añadir 5 mm de distancia mínima por cada uno de los cuatro lados del soporte, lo que permite reconocer con mayor facilidad los puntos que componen los caracteres en braille que se encuentran más cercanos a los bordes.



Veintiocho. En el Anexo V A.2 se añade un nuevos apartado 2.3, que queda redactado en los siguientes términos:

"2.3.Cartel informativo Hoja Reclamaciones.

En el interior del vehículo, en sitio visible para los viajeros, se colocará una placa de plástico o metálica fijada de modo que no sea posible su fácil desprendimiento en la que figurarán troquelados/marcados en negro sobre fondo blanco, la siguiente leyenda "Existen hojas de reclamaciones a disposición del usuario", en caracteres de fácil observación.

En el caso de vehículos adaptados (Eurotaxi), se podrá ubicar en el interior del vehículo, centrada sobre la ventanilla de la segunda fila de asientos para asegurar la visibilidad de la persona que viaja en silla de ruedas.

La dimensión mínima de esta placa será de 70 mm (o inferior) x 35mm, y una vez instalada en el vehículo, deberá presentar las puntas redondeadas y en sus aristas no quedarán bordes o rebabas que pudieran causar cualquier tipo de daño o lesión. Los caracteres alfanuméricos recogidos en la placa deberán tener una dimensión mínima para poder ser leídos sin dificultad por los viajeros que ocupen las plazas traseras."

Veintinueve. En el Anexo V B "OTROS ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS" se añade un apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos:

"5. Adhesivos en vehículos arrendados como taxi de sustitución.

Los vehículos arrendados como taxi de sustitución deberán incorporar las pinturas, distintivos y adhesivos descritos en esta ordenanza e irán identificados con la leyenda "TAXI SUSTITUCIÓN" pintada en color azul Pantone 286C, de acuerdo con las siguientes instrucciones:

b) Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN deberán figurar en ambas puertas traseras. Se pintarán en líneas diferentes, con un tamaño aproximado de letra de 7,5 cm. La parte superior de la palabra "TAXI" se situará a una distancia aproximada de 10 cm del borde inferior de la ventanilla de la puerta.

c)Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN" deberán figurar en parte trasera del vehículo. Se pintarán en la misma línea, con un tamaño aproximado de letra de 5 cm. La leyenda podrá ubicarse bajo la matrícula y de no existir espacio sobre el lado derecho del paragolpes.

La tipología de letra y dimensiones serán facilitada por los servicios municipales."

Treinta. Se suprime el Anexo VIII que queda sin contenido

Treinta y uno. Se modifica el Anexo VIII, que queda redactado en los siguientes términos:

"El titular de una licencia de autotaxi que sea sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se recoge en el siguiente cuadro:

Descripción	Artículo	Puntos
Incumplimiento del régimen de descanso: Prestar servicio en día de descanso	Artículo 18 h) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen tarifario	Artículo 18 c) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen de paradas: buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida	Artículo 18 b) 10ª de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2

Disposición Transitoria Primera. Modelos de eurotaxi con clasificación medioambiental C

Los modelos de vehículos eurotaxi con clasificación medioambiental C autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación se consideran válidos conforme a las disposiciones técnicas aprobadas en su momento por los servicios municipales, sin perjuicio de las adaptaciones que, en su caso, puedan resultar precisas.

Disposición Transitoria Segunda. Duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.

Hasta que el órgano municipal competente no desarrolle la habilitación contenida en el artículo 37.2, la duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana será desde las 7:00 hasta las 20:00 horas.

Disposiciones finales.

"Disposición final primera. Interpretación y desarrollo de la ordenanza.

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:
a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.
b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de la ordenanza, que no podrán tener carácter normativo".

Disposición final segunda. Publicación, comunicación y entrada en vigor.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.3, párrafos e) y f), de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de esta ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación definitiva se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.
b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.
c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación de la ordenanza se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

Disposición final tercera. Título competencial

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de transporte urbano, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid; en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad de acuerdo con lo previsto en 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 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 , y, en materia de protección de los derechos de consumidores de acuerdo con lo establecido en el artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, y, al amparo de la habilitación contenida en la Disposición Final Segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.”

Dirección Agencia Tributaria Madrid
C/ Sacramento, 5 - 3ª planta.
28005 Madrid
Teléfono. 915882850
Email: gagtributaria@madrid.es

OBSERVACIONES EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

Analizado el texto del proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, no se observan aspectos reseñables a destacar, máxime teniendo en cuenta el carácter técnico o sectorial del mismo.

No obstante, y por lo que se respecta al ámbito jurídico tributario, el nuevo artículo 6.bis) contempla un procedimiento específico para el otorgamiento de licencias de autotaxi para la adscripción de vehículos eurotaxi. En relación con esta previsión, surge la duda de si ello conllevaría la realización de un nuevo hecho imponible en la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por prestación de servicios relacionados con licencias, autorizaciones y otros documentos administrativos de autotaxis, en cuyo caso resultaría necesaria la remisión de la oportuna propuesta junto con los cálculos de costes previsibles por parte de la unidad gestora correspondiente, o bien, dado que la categoría de eurotaxi ya existe en la redacción vigente de la Ordenanza reguladora del Taxi, debe entenderse que a estos se les otorga la misma licencia que a los autotaxi, sin que la previsión del artículo 6.bis) suponga una alteración alguna en este sentido.

En la reflexión anterior debería tenerse en cuenta, asimismo, si las licencias de eurotaxi conllevan ciertamente una actividad administrativa distinta o superior a la necesaria para el otorgamiento de licencias de autotaxi.

Firmado electrónicamente
LA DIRECTORA DE LA
AGENCIA TRIBUTARIA MADRID
Gema T. Pérez Ramón

Información de Firmantes del Documento

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 18/02/2025 10:36:55

Comunidad de Madrid
Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad
CONSEJERÍA DE FAMILIA, JUVENTUD Y ASUNTOS SOCIALES

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

INFORME DE OBSERVACIONES

Se ha recibido, en esta Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad, petición de emisión de informe de observaciones, respecto al Anteproyecto de Ordenanza referenciado más arriba, propuesto por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, a efectos de que se formulen las aportaciones que, en su caso, se estimen oportunas.

Una vez examinado el contenido del proyecto normativo, desde esta Dirección General no se formula ninguna observación al respecto.

Madrid, a fecha de firma
LA DIRECTORA GENERAL DE ATENCIÓN A PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Firmado digitalmente por: ALEJANDRA SERRANO FERNÁNDEZ - *[redacted]*
Fecha: 2025.02.19 17:06

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

ORVE OFICINA DE REGISTRO VIRTUAL DE ENTIDADES LOCALES

SIR SISTEMA DE INTERCONEXIÓN DE REGISTROS

JUSTIFICANTE DE SALIDA

Oficina: Registro de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales *O00000815*
Fecha y hora de presentación: 20-02-2025 08:31:55 (Hora peninsular)
Fecha y hora de registro: 20-02-2025 08:36:43 (Hora peninsular)
Número de registro: REGAGE25s00011953104

Interesado

CIF:	S7800001E	Código postal:	28009
Razón social:	D.G. ATENCIÓN A PERSONAS CON DISCAPACIDAD	País:	España
Dirección:		D.E.H:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal Notif.:	Comparecencia electrónica		

IMPORTANTE: Se ha presentado una solicitud, escrito o comunicación a la Administración por parte de una entidad obligada a relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas. El órgano administrativo competente en el ámbito de actuación le requerirá para que la subsane a través de su presentación electrónica. Asimismo, debe tener en cuenta que se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquella en que se realice la subsanación, de modo que la solicitud producirá efectos desde la subsanación electrónica y no desde su presentación presencial.

Información del registro

Resumen/asunto:	INFORME D.G. AT. PERSONAS CON DISCAPACIDAD MODIFICACIÓN ORDENANZA TAXI
Unidad de tramitación de destino:	Ayuntamiento de Madrid *L01280796*
Ref. externa:	
Nº Expediente:	
Observaciones:	

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
INFORME_NO_OBS_MODIFIC_ORDENANZA_TAXI_AYTO_MADRID.pdf	254.2 KB	Copia electrónica auténtica	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-10[redacted]		
Enlace de descarga:		[redacted]		

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
justificante.pdf	109.14 KB	Original	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-[redacted]		
Enlace de descarga:		[redacted]		

Tipo transporte entrada: Otros

[redacted]

© Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Enlace al servicio Carpeta Ciudadana: [redacted]
Código de verificación electrónica: ORVE-[redacted]
[redacted]

*La oficina **Registro de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales**, a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados corresponden con los originales aportados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.*

*De acuerdo con el art. 31.2b **de la Ley 39/15**, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.*

© Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Enlace al servicio Carpeta Ciudadana: https://sede.administracion.gob.es/carpeta/clave.htm
Código de verificación electrónica: ORVE[redacted]

Comunidad de Madrid

Dirección General de Transportes y Movilidad
CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

INFORME PRECEPTIVO SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LA ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DE TAXI

Por parte de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid, se ha remitido a este Centro Directivo el borrador de anteproyecto de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del Taxi, aprobada por Acuerdo del Pleno de 28 de noviembre de 2012 (modificada para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos, mediante sendos acuerdos plenarios del 30 de julio de 2014, mediante acuerdo de 31 de octubre de 2017 y de 1 de junio de 2021).

La propuesta explica, en su parte expositiva, que la modificación que se pretende tiene como fin adaptar la ordenanza a la nueva regulación introducida, por la modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, realizada por el Decreto el **Decreto 271/2023, de 20 de diciembre**, del Consejo de Gobierno (BOCM nº 303 de 21 de diciembre de 2023) (en adelante, el **RTCM**), que **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).

En concreto, el Decreto 271/2023 recoge las siguientes novedades que requieren adaptación de la Ordenanza Reguladora del Taxi: 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.

El anteproyecto pretende incorporar a la Ordenanza nuevas necesidades regulatorias, relacionadas con 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, y, la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi en sábados, domingos y días festivos entre semana.

A la vista del proyecto de Ordenanza remitido, se realiza la siguiente observación:

La literalidad del art 41 del 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, establece:

"Los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, establecerán, previo informe de las asociaciones representativas del sector, reglas de regulación y organización del servicio en materia de calendarios, descansos y vacaciones siempre que el servicio quede garantizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 40".

"Los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana. ***Esta limitación no será de aplicación a las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida****. En ningún caso, podrán limitar el número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias puedan realizar servicios".*

En consecuencia, y **con la finalidad de que se de cumplimiento** a la obligación de los municipios de adaptar sus Ordenanzas a lo previsto en el RTCM 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, y en concreto **a lo establecido en el art 41 del RTCM, se propone la adaptación de artículo 38 quarter añadido por la Ordenanza** 8/2021, por el que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 1 de junio de 2021. ANM 2021\18.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: TORRES HERNÁNDEZ LUIS MIGUEL
Fecha: 2025.02.21 12:22

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

ORVE OFICINA DE REGISTRO VIRTUAL DE ENTIDADES LOCALES

SIR SISTEMA DE INTERCONEXIÓN DE REGISTROS

JUSTIFICANTE DE SALIDA

Oficina: Registro Auxiliar de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras *O00000956*
Fecha y hora de presentación: 21-02-2025 13:13:12 (Hora peninsular)
Fecha y hora de registro: 21-02-2025 13:17:58 (Hora peninsular)
Número de registro: REGAGE25s00012412974

Interesado

CIF:	S7800001E	Código postal:	28020
Razón social:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD C. MADRID	País:	España
Dirección:	C. ORENSE, 60	D.E.H:	
Municipio:	Madrid	Teléfono:	91 580 29 05
Provincia:	Madrid	Correo electrónico:	
Canal Notif.:			

IMPORTANTE: Se ha presentado una solicitud, escrito o comunicación a la Administración por parte de una entidad obligada a relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas. El órgano administrativo competente en el ámbito de actuación le requerirá para que la subsane a través de su presentación electrónica. Asimismo, debe tener en cuenta que se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquella en que se realice la subsanación, de modo que la solicitud producirá efectos desde la subsanación electrónica y no desde su presentación presencial.

Información del registro

Resumen/asunto:	Informe Anteproyecto de Ordenanza por el que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012
Unidad de tramitación de destino:	Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad *LA0027342*
Ref. externa:	
Nº Expediente:	
Observaciones:	

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
INFORME_PRECEPTIVO_CM_ANTEPROYECTO_ORDENANZA__49961604.pdf	301.05 KB	Copia electrónica auténtica	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-[redacted]		
Enlace de descarga:		http[redacted]		

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
justificante.pdf	109.03 KB	Original	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-2[redacted]		
Enlace de descarga:		[redacted]		

*La oficina **Registro Auxiliar de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras**, a través del proceso de firma electrónica*

[redacted]

© Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Enlace al servicio Carpeta Ciudadana: [redacted]
Código de verificación electrónica: ORVE-[redacted]

reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados corresponden con los originales aportados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.

De acuerdo con el art. 31.2b ***de la Ley 39/15****, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.*

© Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Enlace al servicio Carpeta Ciudadana: [redacted]
Código de verificación electrónica: ORVE-[redacted]
https://sed[redacted]

SOLICITUD DE INFORME DEL DELEGADO DE PROTECCIÓN DE DATOS SOBRE CONTRATOS, CONVENIOS, SUBVENCIONES, AYUDAS, PREMIOS, ACTUACIONES Y NORMATIVA QUE COMPORTEN TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES POR TERCEROS

Unidad solicitante: Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.

TIPO de documento a informar		NORMATIVA
NOMBRE NORMATIVA		ANTEPROYECTO ORDENANZA MODIFICACIÓN ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI
Nº EXPEDIENTE		CT 2025.14
RESPONSABLE DEL DE LA NORMATIVA	Responsable	DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACION
	Persona Interlocutora	ÁLVARO DE LA VEGA MARCOS
RESPONSABLE DEL TRATAMIENTO	Responsable	
	Persona Interlocutora	IRENE ROSARIO CABRERO MARTÍNEZ. JEFE/A DEPARTAMENTO.
PERSONA SOLICITANTE		IRENE ROSARIO CABRERO MARTÍNEZ.
NOMBRE DEL TRATAMIENTO AFECTADO		
DESCRIPCIÓN DEL OBJETO/PLAZO/PRESUPUESTOS/LOTES		
TEXTO DEL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.		
FLUJO DE DATOS ENTRE LAS PERSONAS AFECTADAS Y EL ÓRGANO RESPONSABLE DEL TRATAMIENTO Y EL ADJUDICATARIO (EN SU CASO, DETALLAR POR LOTE).		
Cumplimiento de las obligaciones en materia de protección de datos de carácter personal: Será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento General de Protección de Datos y en la Ley Orgánica de Protección de Datos y Garantía de Derechos digitales. Quién va a ofrecer la información pertinente a las personas afectadas y, en su caso, obtener el consentimiento para tratamiento o cesiones: La Dirección General Promotora. El destino de los datos: Se incorporarán a los ficheros pertinentes y serán eliminados cuando no sean necesarios. Responsable de los datos tras la aplicación de la normativa. La Dirección General correspondiente.		

Información de Firmantes del Documento

MADRID

FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ MARTINEZ - COORDINADOR GENERAL DE VICEALCALDÍA [redacted] Fecha Firma: 25/02/2025 16:45:46 [redacted]



INFORME DE PROTECCIÓN DE DATOS AL PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012

Con fecha 12/02/2025, se remite a esta Oficina de Protección de Datos por la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, el **PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012**, a efectos de la emisión del informe del Delegado de Protección de Datos.

De conformidad con el apartado 1º.2 y apartado 5º.1.3.p) y s) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Vicealcaldía, Portavoz, Seguridad y Emergencias, corresponde al Coordinador General de Vicealcaldía, en su calidad de Delegado de Protección de Datos, informar con carácter preceptivo y previo los proyectos normativos del Ayuntamiento que comporten tratamiento de datos o deban incluir medidas de seguridad de la información.

En el preámbulo del PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012 se indica que es necesario acometer una nueva modificación por los siguientes motivos:

- En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es adoptar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros, adecuándolos a la realidad demandada por los usuarios, de forma que los servicios satisfagan las necesidades de movilidad de los usuarios con calidad y seguridad. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

- En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi, y, la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi.

Analizado el contenido de las modificaciones se informa que el proyecto remitido no afecta a lo dispuesto en el artículo 10 de la ordenanza vigente relativo a Registro Municipal de Licencias, artículo donde se indica que *"El conocimiento de los datos que figuren en el Registro será público en los términos y condiciones establecidas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, en la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales"*.

No obstante, se advierte que procedería actualizar la referencia a la normativa de protección de datos que figura en el contenido del apartado B "OTROS ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS" del Anexo V del texto normativo vigente, en el que figura mención a la anterior Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de Carácter Personal, debiendo ser modificado para hacer referencia a la normativa vigente, en concreto, al artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Se informa favorablemente el **PROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.**

Oficina de Protección de Datos

[redacted]

Información de Firmantes del Documento

FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ MARTINEZ - COORDINADOR GENERAL DE VICEALCALDÍA Fecha Firma: 25/02/2025 16:45:46

[redacted]

MADRID

Firmado electrónicamente por:
Delegado de Protección de Datos.
[redacted]

Oficina de Protección de Datos
[redacted]

Información de Firmantes del Documento

FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ MARTINEZ - COORDINADOR GENERAL DE VICEALCALDÍA
[redacted]
Fecha Firma: 25/02/2025 16:45:46
[redacted]

asociación gremial de auto-taxi
de madrid
[redacted]

En Madrid, a 22 de abril de 2025, la **Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid**, presenta las siguientes:

OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI, DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

1.- En primer lugar, y como principal observación, entendemos que el artículo 7 tiene que mantenerse, como mínimo en su apartado 5, para evitar la especulación en la compraventa de licencias. No permitiendo la adquisición de una nueva licencia hasta que no hayan transcurrido dos años desde la última venta.

2.- Consideramos preocupante el marco jurídico de las nuevas licencias de eurotaxi, con respecto a las licencias de auto taxi con vehículo eurotaxi adscrito. Si bien parece claro el régimen de las primeras (serán únicamente licencias eurotaxi) independientemente de su inconveniencia, que pasa con las segundas o corren éstas algún riesgo:

- Vehículo adscrito eurotaxi-vehículo autotaxi y/o viceversa cuantas veces sea necesario.

- Licencias de eurotaxi que jurídicamente (por los tribunales) acaben como licencia de autotaxi con o sin vehículo eurotaxi.

3.- Artículo 10. Registro de Municipal de Licencias. Consideramos que el apartado h debe de quedar redacto de la siguiente manera: "*el saldo de puntos de los conductores adscritos a las licencias de autotaxi, tanto en su permiso de conducción como del permiso municipal de conducción, el cual quedará suspendido al agotamiento de los puntos de los que fue previsto en su otorgamiento".*

4.- Respecto a los vehículos de libre elección, consideramos que una vez aprobado un vehículo por el método de "libre elección", éste formará parte de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi.

De igual modo, es importante que se recoja que todas las reformas que el Ayuntamiento de Madrid exija en los vehículos ya autorizados en su base para la prestación de cualquier servicio, serán costeados por el Ayuntamiento.

5.- Articulo 30. Debe añadirse que en caso de devolución por retira del permiso de conducción de la clase B o superior, el permiso municipal será devuelto a su titular una vez que se recupere el permiso de conducción.

6.- Artículo 53. Obligaciones de los usuarios. Deben de añadirse los siguientes apartados:

g) "*En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*

h) *"En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".*

7.- Artículo 48. Régimen tarifario. Solicitamos que se modifique en los siguientes términos:

c) "*En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas se "**PODRAN**" establecer tarifas fijas".*

8.- Artículo 26. Publicidad. 4-a). quedará redactado de la siguiente manera "*Se admite la publicidad en el techo y en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera".*

9.- Con respecto a la propuesta de sanción, en cuanto a puntos, al titular de la licencia, entramos en una clara indefensión a priori; todos los apartados del artículo 18 (h, c y 10ª de b) de la Ley 20/1998, ya que esas conductas pudieran no ser responsabilidad del titular.

Es imprescindible, en caso de que las infracciones sean comedidas por un trabajador asalariado, los puntos se detraerán de su permiso municipal de conducción, no de la Licencia Municipal.

Esperando tengan en cuentas estas observaciones que la Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid aporta, les saluda atentamente

D. José María Vicent García
Secretario General Técnico
Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

Madrid, a fecha de la firma

Informe del CMTC "al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012"

En relación con el tema referenciado y dentro del plazo conferido a tal efecto, al no existir una postura común de todas las asociaciones que constituyen la entidad en relación con el contenido íntegro del texto, se transcriben a continuación las observaciones recibidas de dos asociaciones que integran la Sección de Transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT) el resto de asociaciones que forman el departamento de viajeros como las del departamento de mercancías, no han presentado ninguna observación al anteproyecto.

Departamento de Viajeros
Sección de Transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT)

- **Asociación Gremial del Autotaxi-(AGATM)**

1.- En primer lugar, y como principal observación, entendemos que el artículo 7 tiene que mantenerse, como mínimo en su apartado 5, para evitar la especulación en la compraventa de licencias. No permitiendo la adquisición de una nueva licencia hasta que no hayan transcurrido dos años desde la última venta

2.- Consideramos preocupante el marco jurídico de las nuevas licencias de eurotaxi, con respecto a las licencias de auto taxi con vehículo eurotaxi adscrito. Si bien parece claro el régimen de las primeras (serán únicamente licencias eurotaxi) independientemente de su inconveniencia, que pasa con las segundas o corren éstas algún riesgo:

- Vehículo adscrito eurotaxi-vehículo autotaxi y/o viceversa cuantas veces sea necesario.

- Licencias de eurotaxi que jurídicamente (por los tribunales) acaben como licencia de autotaxi con o sin vehículo eurotaxi.

3.- Artículo 10. Registro de Municipal de Licencias. Consideramos que el apartado h debe de quedar redacto de la siguiente manera*: el saldo de puntos de los conductores adscritos a las licencias de autotaxi, tanto en su permiso*

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA
Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16

de conducción como del permiso municipal de conducción, el cual quedará suspendido al agotamiento de los puntos de los que fue previsto en su otorgamiento

4.- Respecto a los vehículos de libre elección, consideramos que una vez aprobado un vehículo por el método de „libre elección„, éste formará parte de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi.

De igual modo, es importante que se recoja que todas las reformas que el Ayuntamiento de Madrid exija en los vehículos ya autorizados en su base para la prestación de cualquier servicio, serán costeados por el Ayuntamiento.

5.- Articulo 30. Debe añadirse que en caso de devolución por retira del permiso de conducción de la clase B o superior, el permiso municipal será devuelto a su titular una vez que se recupere el permiso de conducción

6.- Artículo 53. Obligaciones de los usuarios. Deben de añadirse los siguientes apartados:

g*) "En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*

h) "En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".

7.- Artículo 48. Régimen tarifario. Solicitamos que se modifique en los siguientes términos:

c*) "En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas se "**PODRAN**" establecer tarifas fijas".*

8.- Artículo 26. Publicidad. 4-a). *quedará redactado de la siguiente manera "Se admite la publicidad en el techo y en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera".*

9.- Con respecto a la propuesta de sanción, en cuanto a puntos, al titular de la licencia, entramos en una clara indefensión a priori; todos los apartados del

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA
Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16

artículo 18 (h, c y 10ª de b) de la Ley 20/1998, ya que esas conductas pudieran no ser responsabilidad del titular.

Es imprescindible, en caso de que las infracciones sean comedidas por un trabajador asalariado, los puntos se detraerán de su permiso municipal de conducción, no de la Licencia Municipal

- **Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM)**

En esta primera fase de la modificación de la norma, aportamos unas ideas generales que lleven a buen puerto las pretensiones que se presentan en el preámbulo de la modificación, más algunas mejoras del servicio.

En las siguientes fases de la tramitación de la norma, entraremos más en profundidad en el articulado.

1).- Eliminación del Artículo 38 quarter,

Esta medida es vital para la revitalización del servicio de Eurotaxi. Esta asociación siempre ha defendido la no discriminación entre iguales y a favor de una discriminación positiva hacia los servicios especiales (PMR).

Tal y como dijimos en nuestras alegaciones a la modificación de la ordenanza del taxi en el año 2021, esto iba a generar una grave alteración en el número de Eurotaxi, al darle a los vehículos Eléctricos la misma ventaja competitiva que a los vehículos adaptados. A los datos nos remitimos, el número de Eurotaxi bajando y los eléctricos subiendo. Actualmente hay 780 vehículos eléctricos 365 vehículos adaptados, en estos 4 años la cantidad de este tipo de vehículos se ha invertido.

También se debe de tener en cuenta lo que dice en el artículo 41 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, modificado este mismo año, que establece en su punto 2 que:

"2. Los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana. Esta limitación no será de aplicación a las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida. En ningún caso, podrán limitar el número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias puedan realizar servicios."

Queda claro que la intención de la norma es priorizar a unos vehículos que realizan servicios a personas con movilidad reducida, frente a otros que no.

Debemos recordar que la intención de este Ayuntamiento nunca fue que los vehículos eléctricos puros estuvieran exentos de librar, este artículo se introdujo como consecuencia de una enmienda.

Como consecuencia de estos cambios normativos, sin una memoria de impacto normativo, el servicio de Eurotaxi se ha visto afectado negativamente. Ahora el ayuntamiento pretende corregirlo otorgando la posibilidad de dar más licencias de taxi, lo que conlleva un coste al global del sector teniendo este que asumir más números de licencias.

Actualmente se está negociando la Ley de Movilidad Sostenible en el Congreso de los Diputados. Se calcula que para antes de finales de año estará aprobada. Ya se ha cerrado los periodos de ampliación de tiempo y ya se va a empezar a negociar las enmiendas. Sabemos que hay varias enmiendas que van dirigida a los vehículos eléctricos y hay una en concreto que marca un calendario para los vehículos de flota. Se agenda, que para el 2030 el 100% de los vehículos de flota deberán de ser eléctricos. No va a ser necesario crear una ventaja competitiva a los vehículos eléctricos para incentivar su uso, porque van a llegar por sí solos.

Por último, si no eliminamos esta ventaja para los autotaxis eléctricos, en breve, se eliminarán los días de libranza de la flota del taxi, con la consiguiente desregulación del servicio tal y como lo explica el TSJ de Madrid en su sentencia Nº 539/2024.

"En el caso presente los intereses de los terceros más dignos de protección no son los de los titulares de licencias de autotaxi, son los usuarios de dicho servicio, los destinatarios del servicio. Tiene que significarse que el interés general resulta representado tanto por el Ayuntamiento de Madrid como por la Comunidad de Madrid, Administraciones competentes en esta materia, que se han opuesto a la suspensión del acto administrativo debiendo significarse además que otra asociación, la Federación Profesional del Taxi de Madrid, también se ha opuesto a la solicitud de suspensión manifestando en su escrito de oposición al recurso de apelación cuando indica que se pone de manifiesto que la misma se basa en razones de interés general y la necesidad de ofrecer las reglas necesarias para la ordenación del servicio del taxi, la coordinación de los prestadores del servicio y la garantía de prestación del mismo para los usuarios en los periodos vacacionales en los que la inexistencia de una regulación podría ocasionar un grave déficit de prestadores de servicio y una caída en la calidad de este para los usuarios, evitando así el riesgo de

que sin esta regulación específica los titulares de licencia de autotaxi decidieran tomar sus vacaciones mayoritariamente en las mismas fechas de verano con el consiguiente perjuicio para los usuarios, mientras que la regulación efectuada por el Ayuntamiento en la resolución recurrida en el procedimiento principal garantiza dicha prestación de servicios ordenando adecuadamente tanto la prestación del servicio como el descanso en vacaciones de los prestadores de dicho servicio.

Es cierto que se si no se realiza una ordenación del régimen de vacaciones estivales pudiera darse el supuesto de que todos los titulares de licencias de autotaxi o gran parte de ellos decidieran dejar de prestar el servicio durante la totalidad del mes de agosto o en alguna quincena o semana del mismo de forma coincidente, más aún cuando nos encontramos ante un sector muy atomizado debiendo significarse de interés más digno de protección es el de los usuarios, que podían verse privados de dicho servicio de autotaxi en las circunstancias expuestas. Esta razón ha de llevar a la desestimación del recurso de apelación de la medida que aunque ha transcurrido el mes de agosto la parte apelante no ha desistido del recurso por lo que ha de presuponerse la existencia de determinado interés en un pronunciamiento de la Sala que pudiera servir como criterio rector para ulteriores periodos de vacacionales en años sucesivos".

A más abundamiento en la defensa de mantener estos criterios organizativos del servicio del taxi, tenemos que tener en cuenta varias situaciones que se van a dar.

Los vehículos eléctricos van a ser el futuro, esto lo vemos en las declaraciones del futuro comisario europeo de Transporte sostenible advierte, que los objetivos de 2035 siguen en pie. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/futuro-comisario-europeo-transporte-sostenible-advierte-los-objetivos-2035-seguiran-en-pie_76827_102.html

Fecha	*Euro taxi*	*Eléctricos*
nov-18	*543*	*18*
mar-19	*534*	*24*
dic-20	*528*	*34*
mar-21	*519*	*42*
dic-21	*506*	*153*

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA
Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16

sep-22	*482*	*265*
ago-23	*429*	*463*
dic-23	*410*	*475*
feb-24	*382*	*514*
mar-24	*377*	*523*
abr-24	*371*	*559*
ago-24	*361*	*660*
nov-24	*353*	*693*
ene-25	*360*	*700*

Por último, vamos hacer referencia al estudio que la CCAA Madrid elaboró, denominado "Estudio sobre la gestión del transporte en vehículos taxi/vtc en la comunidad de Madrid." En este la CCAA quería tener datos de la actual demanda de los servicios de taxi y VTC. Queda acreditado que actualmente la demanda del taxi está suficientemente satisfecha y existe un equilibrio, incluso hay más oferta que demanda. El cual puede verse alterado si cada vez hay más autotaxis sin régimen de libranza por ser vehículos eléctricos.

Estimación de OFERTA de vehículos TAXI/VTC por hora	
OFERTA DE VEHÍCULOS **TAXI** POR HORA	7.695
OFERTA DE VEHÍCULOS **VTC** POR HORA	5.150
OFERTA TOTAL DE VEHÍCULOS POR HORA	**12.845**

Estimación de DEMANDA de vehículos TAXI/VTC por hora	
DEMANDA DE VEHÍCULOS **TAXI** POR HORA	5.204
DEMANDA DE VEHÍCULOS **VTC** POR HORA	4.237
DEMANDA TOTAL DE VEHÍCULOS POR HORA	**9.441**

INDICADOR OFERTA POR CADA 1.000 HABITANTES	INDICADOR DEMANDA POR CADA 1.000 HABITANTES
2,00	**1,47**

2).- Profesionalizar el acceso a la profesión.

Exigir una mínima titulación para la obtención de permiso municipal y un determinado nivel de Castellano.

Este ayuntamiento es conocedor de la falta de conocimiento del propio idioma castellano, de algunos aspirantes, que como consecuencia muchos de ellos no pueden ni comunicarse con los usuarios. Se tuvo que modificar el examen de comprensión lectora.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA
Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16

Al final son los usuarios los que sufren una caída en la calidad del servicio, como consecuencia de una disposición de una abundante mano de obra barata.

Por todo ello y para solucionar esta caída en la calidad del servicio se debe de volver a exigir el restablecimiento de la ESO.

También se debe de establecer una serie de situaciones por la que se pueda llegar a perder el permiso municipal de conductor de autotaxi por malas praxis.

3).- Fomentar no solo la cantidad del servicio Eurotaxi si no la calidad.

Se debe de determinar unos números mínimos de servicios que los Eurotaxis deban de realizar en un año o en un determinado espacio de tiempo.

Entre todos debemos de fomentar el aumentar el número de vehículos Eurotaxi, pero también debemos de fomentar y vigilar que esos vehículos cumplan con su labor, exigiéndoles un número mínimo de servicios al año, porque de nada servirá que cumplamos con las ratios establecidas, si luego esos vehículos no satisfacen la demanda.

Según los datos que esta asociación dispone, del total del número de Eurotaxis que existen en Madrid que son 365 a fecha de enero del 2025, solo están adscritos a una radioemisora 238 en Pidetaxi y el resto, 127 no sabemos nada de ellos. En realizar si lo sabemos, se aprovechan para trabajar todos los días y no realizar ningún servicio de PMR, estas prácticas las debemos de corregir entre todos. Nosotros nos ponemos a disposición de la administración para corregir estas prácticas.

El actual problema no se va a solucionar dando más licencias de taxi, si no supervisando y fomentando con recursos económicos este servicio.

4).- Fomento del servicio nocturno.

Por último, debemos de aprovechar esta oportunidad de cambio normativo, para fomentar el servicio nocturno de taxi, esta asociación ha identificado varios

puntos por los que se puede ver resentido el servicio por la noche.

-La seguridad se debe de aumentar en los taxis, debemos de trabajar en la instalación de mamparas de seguridad, que a día de hoy están prohibidas por

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA
Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16

una normativa de industria y homologación de los vehículos. También el aumento de la video vigilancia en los taxis.

-La incertidumbre de los servicios nocturnos es muy variada, cuando alguien te vomita o te mancha el coche y te impide trabajar, cuando se van sin pagar, cuando la tarjeta no funciona etc. Estas situaciones se deberían de contemplar en la ordenanza para dar más seguridad al taxista y fomentar estos servicios Se debe establecer una indemnización al taxista si alguien vomita o mancha el interior del vehículo. Se debe de indicar en la ordenanza que, si el dispositivo de cobro telemático no funciona o el elemento de pago tampoco, en última instancia el servicio de debe de pagar en metálico.

Ambas asociaciones esperan tengan en consideración las observaciones que han presentado.

Secretaria del CMTC

Firmado por ***1859** MARIA OLGA AZCUE (R: ****5420*) el día 23/04/2025 con un certificado emitido por AC Representación

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA
Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16

Secretaría General Técnica

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

Ayuntamiento de Madrid

Informe de
CERMI COMUNIDAD DE MADRID

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012

Desde CERMI Comunidad de Madrid nos parece **correcta** la propuesta de Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, concretamente, queremos destacar los siguientes apartados, que consideramos acertados:

- La adicción de un nuevo artículo 6 bis, sobre el otorgamiento de licencias de eurotaxi.:

  1. *Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid* ***podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi*** *mediante un sistema de convocatoria mediante concurso.*

  4. *El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer* ***incentivos específicos y únicos*** *a los vehículos eurotaxi.*

- La adicción de un nuevo apartado 3 en el artículo 16, sobre la clasificación de los vehículos:

  3. Los vehículos eurotaxi deberán estar clasificados según el ***distintivo medioambiental C****, ECO o Cero emisiones para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.*

- La disposición transitoria primera, en relación con los modelos de eurotaxi con clasificación medioambiental C:

  Los modelos de vehículos eurotaxi con ***clasificación medioambiental C autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación se consideran válidos*** *conforme a las disposiciones técnicas aprobadas en su momento por los servicios municipales, sin perjuicio de las adaptaciones que, en su caso, puedan resultar precisas.*

Desde nuestro criterio, entendemos que lo señalado en el artículo 38 de la actual Ordenanza sobre la duración del servicio, en el que se señala que todas las licencias de autotaxi podrán prestar servicio de lunes a domingo durante las 24 horas del día, salvo los días de descanso obligatorio, **debería estar contemplado únicamente para los vehículos eurotaxis**, con el fin de garantizar la disponibilidad del servicio y que el mismo sea atractivo para que tanto los taxistas como las empresas especializadas puedan optimizar el servicio y que se cumpla el mínimo del 5% de taxis adaptados establecido por la ley.

Madrid, 23 de abril de 2025

OBSERVACIONES DE ANFAC AL ANTEPROYECTO MODIFICACIÓN ORDENANZA TAXI

25/04/2025

En relación con la consulta pública del Ayuntamiento de Madrid con relación al **Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012**, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) traslada las siguientes consideraciones sobre la oferta de modelos de vehículos autotaxi adaptados a personas con movilidad reducida (PMR):

Consideraciones generales

En la consulta pública previa, de mayo de 2024, ANFAC identificó que la compra de vehículos Eurotaxi había perdido incentivo debido a que éstos debían tener etiqueta Cero Emisiones o ECO, pero, sin embargo, estos contaban con el mismo régimen de exención que los vehículos Cero Emisiones (BEV y pila de combustible): día de libranza, régimen general de descanso, etc. Debido a que este marco de exención ya no era exclusivo de los Eurotaxis, tampoco había un incentivo para los viajes realizados para este tipo de cliente (PMR), pues estos son o muy vocacionales por parte del taxista o se acaba empleando más tiempo para un servicio no inicialmente pensado para personas con movilidad reducida.

En este marco, habiendo revisado la propuesta de Anteproyecto, hemos comprobado que se ha ampliado la **clasificación según el distintivo medioambiental a C, ECO o Cero para la categoría M1, lo cual entendemos que es una medida positiva**, y así nos lo han trasladado los socios.

Barreras tecnológicas

En la propuesta de Anteproyecto se ha incorporado una nueva **tabla de dimensiones mínimas para los vehículos autotaxi**. En este marco, en la consulta previa de mayo de 2024 identificamos algunas barreras en las adaptaciones a Eurotaxi. El cumplimiento de la **Norma UNE 26494** planteaba algunas dificultades de tipo técnico para los vehículos electrificados, especialmente en lo relativo a la adaptación del piso y la cota de altura mínima de acceso para las sillas de ruedas:

- **Rebaje del piso**: La posición de las baterías de tracción impide rebajar el piso a la altura necesaria para instalar la rampa de acceso para silla de ruedas. Esto se debe a que la ubicación de las baterías, por norma general, va ubicada en el eje trasero, lo cual supone una barrera muy compleja de salvar para la mayoría de los modelos.
- **Altura interior**: La norma exige que la altura entre el piso del vehículo y el techo de este debe ser, como mínimo, de **1.400 mm**. Sobre este punto, se informa de que ANFAC está participando en las reuniones del **CTN-UNE 26/SC6** sobre la revisión de la norma **UNE 26494** de adaptaciones a PMR, y se han realizado sesiones presenciales para tomar mediciones sobre distintos vehículos para conocer hasta donde se puede ampliar la cota sin interferencias, para que la oferta comercial actual pueda seguir siendo adaptada sin barreras.

- **Instalación de estribos**: Posibles limitaciones físicas para la instalación de estribos que permitan el acceso al vehículo eléctrico a personas con movilidad reducida:
  - Por el espacio utilizado por las baterías y la instalación de los estribos en el vehículo.
  - La instalación de los estribos reduce la distancia libre al suelo y, especialmente, en los **vehículos de batalla larga** o en aquellos en los que la altura al suelo sea reducida, puede limitar la circulación en zonas con badenes y reductores de velocidad elevados.

Sobre la base anterior, estas barreras técnicas identificadas se están trabajando en la revisión de la norma **UNE 26494** en el **CTN-UNE 26/SC6**, por lo que entendemos que este desarrollo ayudará a resolverlas. Según parece, los avances en esta norma están siendo muy positivos y creemos que el espíritu del Anteproyecto debería ir en consonancia con esta futura revisión, en aras de facilitar a la oferta comercial actual la mejor adaptación a los requisitos de seguridad.

Incentivos: ayudas a la adquisición

El **Plan Cambia 360**[1] taxis por el que se aprobó la convocatoria de subvención para la adquisición de vehículos Eurotaxi y autotaxi correspondiente al año 2024, estableció actuaciones subvencionables a los vehículos adaptados clasificados como Cero Emisiones o ECO, ya sean nuevos o usados, adquiridos entre el 15 de junio de 2023 hasta el **30 de junio de 2024** (ambos incluidos).

Teniendo en cuenta las barreras técnicas identificadas y que el número de vehículos adaptados a Eurotaxi en el parque circulante sigue siendo aún muy bajo, creemos que es necesario seguir dando continuidad a los planes de ayuda para favorecer la adquisición de vehículos adaptados a PMR.

[1] Decreto de 20 de marzo de 2024 del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad por el que se aprueba la convocatoria de subvención para la adquisición de vehículos Eurotaxi y autotaxi, Cambia 360, correspondiente al año 2024 (publicado en el BOAM el 09/04/2024).

Asunto: Anteproyecto de *"Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012"*.

Se recibe en esta Dirección General documentación sobre el asunto de referencia para su informe de carácter presupuestario, según se establece en el artículo 30 de las Bases de Ejecución del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid para el año 2025.

Los documentos recibidos son:

- Texto del anteproyecto de modificación de la ordenanza.
- Memoria de análisis de impacto normativo del Anteproyecto.
- Informe de contestación a las observaciones recibidas de las Áreas de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid al Anteproyecto.

Estructura

Su contenido se estructura en un artículo único de "Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012"

Objetivos

1. Actualizar la Ordenanza Reguladora del Taxi 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 Ordenanza Reguladora del Taxi 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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ MATEO - DIRECTOR GENERAL [redacted] Fecha Firma: 25/04/2025 15:41:55 [redacted]

[redacted]

Incidencia presupuestaria

Gastos

- *Capítulo 7*

En el apartado 6.3.1.1 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo de la Ordenanza se considera que el precio base de las licencias de eurotaxi otorgadas se ve disminuido por las subvenciones a otorgar por el Ayuntamiento de Madrid para la adquisición de un vehículo "eurotaxi", a razón de 20.000 € por cada vehículo que se adscriba a una licencia. Estas subvenciones deben tener su reflejo en el Presupuesto de Gastos del Ayuntamiento de Madrid, sin ser descontados de los ingresos previstos. Para una convocatoria estimada de 300 nuevas licencias el gasto ascendería a 6.000.000 €.

Actualmente la aplicación presupuestaria de imputación de dichas subvenciones es la 001/150/133.01/779.99 *"Otras subvenciones a empresas privadas"*.

- *Capítulo 2*

En el apartado 6.3.2 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo de la Ordenanza se consideran otros gastos relacionados con la gestión ordinaria de nuevas licencias:

- Adaptación de los sistemas de soporte de la ordenanza.

Se prevé un coste para el desarrollo de las nuevas funcionalidades = 2.000 horas x 50 € /hora = 100.000 euros.

- Mantenimiento de actualización de sistemas.

Se prevé un incremento coste mantenimiento aplicación = 15%del coste del desarrollo = 15% 100.000 = 15.000 euros.

Se imputará a la aplicación presupuestaria 501/102/491.01/227.06 del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid el gasto derivado de las nuevas funcionalidades.

Ingresos

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30 de las Bases de Ejecución del Presupuesto General 2025 dado que no se produce ninguna disminución, no es necesario realizar informe sobre los mismos. No obstante, se señala que el incremento indicado en el cuadro de la página 36 de la Memoria de análisis de impacto normativo del Anteproyecto de Ordenanza cifrado en 24.487.800 € no es correcto dado que no se puede descontar de los ingresos estimados por la adjudicación de nuevas licencias, el importe de las subvenciones a otorgar por el Ayuntamiento para no incumplir el principio de presupuesto bruto. Por ello la estimación de nuevos ingresos se cifraría en 30.487.800 €, debiéndose modificar los cuadros de las página 35 y 36 en los que se calcula el precio mínimo de la licencia de eurotaxi, que pasaría a ser de 101.626 € en lugar de los de 81.623 € que se indican.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ MATEO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 25/04/2025 15:41:55

En el apartado 6.3.1.1 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo de la Ordenanza prevén unos ingresos extraordinarios de carácter presupuestario derivados del otorgamiento de licencias de taxi que dependerán del número de nuevas licencias otorgadas y del precio de cada una de éstas. Una vez finalizado el procedimiento de concurso, será aplicable la tasa administrativa de 491,30 € por *"Otorgamiento, transmisión, expedición de duplicado y revisión administrativa anual de licencias de autotaxis"*, 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 ingreso por importe de 147.390 €.

Informe al respecto

Gastos

- *Capítulo 7*

Los gastos por la ejecución y puesta en práctica de la Modificación de la Ordenanza deben consignarse en el Presupuesto de Gastos del Ayuntamiento de Madrid por su importe íntegro. Si se estima una convocatoria de 300 nuevas licencias y se mantiene la concesión de subvenciones por importe de 20.000 € para la adquisición de un vehículo eurotaxi, deberán preverse 6.000.000 € en la aplicación presupuestaria **001/150/133.01/779.99** *"Otras subvenciones de capital a empresas privadas"*, del Programa *"Tráfico"* del Presupuesto del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.

- *Capítulo 2*

En relación a los gastos de gestión ordinaria de nuevas licencias, adaptación y mantenimiento de los sistemas de soporte de la ordenanza, en la aplicación presupuestaria **501/102/491.01/227.06** *"Estudios y trabajos técnicos"* del programa *"Servicios Informáticos y Comunicaciones"* del Presupuesto del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid del ejercicio 2025, hay crédito suficiente para afrontar el gasto correspondiente a la adaptación de los sistemas de soporte de la ordenanza para las nuevas funcionalidades, estimados en 100.000 €.

Para los gastos de mantenimiento correspondientes a los ejercicios 2026 y siguientes, la anualidad presupuestaria de 15.000 €, deberá considerarse en las previsiones presupuestarias del Organismo Autónomo IAM para dichos ejercicios.

EL DIRECTOR GENERAL

Miguel Ángel Rodríguez Mateo

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ MATEO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 25/04/2025 15:41:55

Propuestas al Anteproyecto

PRIMERO: El nuevo artículo 6 bis, de otorgamiento de licencias de eurotaxi se recoge:

Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

a) *Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria mediante concurso.*

b) *Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:*

   a. *El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad.*
   b. *Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.*
   c. *El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis apartado 3.*

c) *En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.*

d) *El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi*.

Se propone:

Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

a) *Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria mediante concurso.*

b) *Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:*

   a. *El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad.*
   b. *Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.*
   c. *El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis apartado 3.*

c) *En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.*

d) *El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi*.

e) Estas licencias deberán de realizar un porcentaje mínimo de servicios adaptados al año que no podrá ser inferior al 60% de los servicios. Y no podrán rechazar servicios de esta tipología debiendo de prestar servicio preferente.

La obligación de establecer un servicio mínimo debe de implementarse para poder asegurar que la flota adapta presta un servicio real a las personas con movilidad reducida o discapacidad.

SEGUNDO: En el Artículo 38 quater. Régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eléctricos puros, se establece:

1. Tendrán consideración de vehículos eléctricos puros los vehículos CERO EMISIONES que sean eléctricos de batería (BEV) o vehículos eléctricos de pila de combustible. Los vehículos eléctricos puros no podrán tener ningún motor de combustión, cualquiera que sea la tecnología del mismo.

2. Las licencias que tengan adscrito un vehículo eléctrico puro estarán exentas del régimen general de descanso previsto en el artículo 37.

3. Las licencias que tengan adscrito un vehículo eléctrico puro deberán retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza a que se refiere el apartado 2 del artículo 25.

Se propone:

> *1. Tendrán consideración de vehículos eléctricos puros los vehículos CERO EMISIONES que sean eléctricos de batería (BEV) o vehículos eléctricos de pila de combustible. Los vehículos eléctricos puros no podrán tener ningún motor de combustión, cualquiera que sea la tecnología del mismo.*
>
> *2. (suprimido)*
>
> *3. (suprimido)*

Esto se debe, a que según los principios de necesidad, eficacia y seguridad jurídica, el taxi es un servicio de interés público justificando sus intervenciones en la necesidad y adecuación en razones de interés general, es por ello, que la necesaria gestión y ordenación del servicio de transporte de vehículos autotaxi, la protección del entorno urbano y la protección de los derechos de las personas usuarias, concretamente, de las personas con discapacidad, para dar cumplimiento al mandato estatal de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada, se establece la excepcionalidad de no cumplir con el descanso semanal por los eurotaxis, el hecho de que se iguale a los vehículos puramente eléctricos, afecta a los anteriores, al no poder competir en el importe de los costes de los vehículos, ya que los vehículos puramente eléctricos tienen un coste muy inferior al de los vehículos adaptados, esta exención provoca una discriminación directa al colectivo de la discapacidad al no poder competir con los costes y propiciar la ineficacia de la exención en el vehículo adaptado.

TERCERO: En el artículo 39 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

> *3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:*
> *a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.*
> *Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica en materia de transportes.*
> *b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes.*
> *La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación.*

Se propone una modificación más extensa:

> *Artículo 39. Contratación del servicio.*

1. Los servicios de taxi podrán ser directa o previamente contratados. Sin la excepcionalidad a los servicios de vehículo adaptado, que también tendrán la posibilidad de ser previamente contratados.
2. Los servicios directamente contratados solo admiten la contratación global de la capacidad total del vehículo y su precio solo podrá fijarse según taxímetro.
3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:
a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.
Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica en materia de transportes.
b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes.
La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación.

A día de hoy, se provoca una discriminación real por parte de todos los servicios de contratación del servicio, no pudiendo previamente contratar el servicio, lo que debería de recogerse con especificidad para poder asegurar la contratación del servicio de forma previa.

CONSEJO DE CONSUMO
Consejería de Economía, Hacienda y Empleo
Comunidad de Madrid

COMISIÓN PERMANENTE

INFORME DEL CONSEJO DE CONSUMO SOBRE EL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

06/2025



I. ANTECEDENTES

Con fecha de 11 de abril de 2025, ha tenido entrada al registro del Consejo de Consumo la solicitud de informe sobre el "*Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012.*", formulado por la Secretaría General Técnica del área de gobierno de urbanismo, medio ambiente y movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Acompaña al proyecto la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN).

El presente informe se emite por la Comisión Permanente del Consejo de Consumo, en uso de la competencia asignada por el artículo 14.1.a) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de protección de los consumidores de la Comunidad de Madrid.

Previo a la reunión de la Comisión Permanente, desde la Secretaría del Consejo de Consumo se ha dado traslado de ello a los vocales de la misma para su estudio previo y formulación de observaciones sobre su incidencia en los consumidores y usuarios madrileños.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

La propuesta normativa que se presenta para su análisis tiene por objeto actualizar la Ordenanza Reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid para el cumplimiento de varios objetivos, como aumentar la flota de eurotaxi (adaptados) para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida, así como mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi.

Asimismo, la MAIN indica que es necesario modificar la citada ordenanza para 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*.

III. ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA DEL CONSEJO DE CONSUMO

La competencia del Consejo de Consumo para emitir dictámenes e informes preceptivos viene determinada por el artículo 28 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, al incluir entre sus funciones la de "informar preceptivamente de las normas que afecten directamente a los consumidores".

La petición de informe formulada por el Ayuntamiento de Madrid se fundamenta en dos textos normativos:

- El artículo 37 del *Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo*, que permite a los municipios, previo informe, entre otros, de los representantes de los consumidores y usuarios con implantación en su territorio, promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente Ordenanza municipal.

En este sentido, la ley autonómica de protección de los consumidores reconoce a las asociaciones de consumidores el derecho a ser oídas en consulta en el procedimiento de elaboración de normas de carácter general que afecten directamente a los derechos e intereses que representan. Dado que la normativa del taxi del Ayuntamiento de Madrid es de aplicación en todo el territorio del Área de Prestación Conjunta de Madrid, conformada por 46 municipios, este trámite de audiencia se entenderá cumplido solicitando informe al Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid.

- El artículo 28 de la *Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid*, que recoge como funciones del Consejo de Consumo, además de la citada de informe preceptivo, la de actuar como órgano de información, consulta y asesoramiento en materia de ordenación del consumo y defensa de los consumidores.

En este sentido, es necesario puntualizar, en cuanto a la emisión de informes preceptivos sobre las normas que afecten directamente a los consumidores, que el artículo 4.1.e) del Reglamento que desarrolla la Ley 11/1998, de 9 de julio, aprobado por Decreto 1/2010, de 14 de enero, concreta esta función del Consejo de Consumo y la ciñe a "conocer e informar preceptivamente cuantas disposiciones de carácter general de la Comunidad de Madrid afecten directamente a los consumidores".

Dado que el anteproyecto de ordenanza evaluado procede del Ayuntamiento de Madrid y no de la administración autonómica, el presente informe se emite de conformidad con el artículo 4.1.d) "Elaborar informes y estudios, a iniciativa propia o a instancia de las instituciones y órganos de la Comunidad de Madrid u otras instituciones públicas". Por su especial trascendencia para los consumidores y usuarios de los 46 municipios que forman parte del Área de Prestación Conjunta del servicio de taxi de Madrid, para su elaboración se sigue por el procedimiento habitual utilizado para las disposiciones de carácter general.

El concepto de consumidor, según la definición contenida en el artículo 2 de la ley autonómica de protección de los consumidores, se aplica a "las personas físicas o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales, bienes muebles o inmuebles, productos, servicios, actividades o funciones, cualquiera que sea la naturaleza pública o privada, individual o colectiva de las entidades, empresas o profesionales, colegiados o no, que los producen, facilitan, suministran o expiden".

Entre sus derechos reconocidos figuran la protección de sus legítimos intereses económicos y sociales y la información correcta sobre los diferentes bienes productos y servicios. Asimismo, la Ley 11/1998, de 9 de julio, establece entre los colectivos de especial protección que serán objeto de atención prioritaria en las actuaciones que desarrollen las Administraciones Públicas de la Comunidad de Madrid, a las personas enfermas o con discapacidad.

Por todo ello, se concluye que la modificación que propone el Ayuntamiento de Madrid de la ordenanza que regula el servicio del taxi afecta a los consumidores en cuanto a usuarios del mismo.

IV. EXAMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO EN RELACIÓN CON LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS

En lo que afecta a la protección de los derechos e intereses de las personas consumidoras y usuarias, se considera que el proyecto evaluado mejorará la calidad y seguridad de la atención prestada en el servicio de autotaxi del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid.

En concreto, se valora positivamente las mejoras de accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad a través de, entre otras medidas, la habilitación de un procedimiento específico de otorgamiento de nuevas licencias para vehículos eurotaxi (adaptados) o la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco.

De la misma manera, se valora la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, especialmente en cuanto a las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas, incluyendo la posibilidad de crear paradas para uso exclusivo de vehículos autotaxi que sean BEV (100% eléctricos).

Por ello, no se presentan observaciones al texto.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en https://gestiona.comunidad.madrid.es/ incluyendo el siguiente código seguro de verificación: 12778854883564760792O2

V. CONCLUSIÓN

La Comisión Permanente del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, reunida telemáticamente el día 30 de abril de 2025, valora que el proyecto evaluado tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios, por lo que INFORMA FAVORABLEMENTE el "*Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012*".

El acuerdo se adopta por mayoría, con la abstención de la representante de las organizaciones sindicales.

LA SECRETARIA

Firmado digitalmente por: [redacted]
Fecha: 2025.04.30 11:50

Vº Bº
LA PRESIDENTA, por delegación

Firmado digitalmente por: [redacted]
Fecha: 2025.04.30 13:29

La autenticidad de este documento se puede comprobar en https://gestiona.comunidad.madrid.csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1277885488356476079202

INFORME CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES RECIBIDAS AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LAS QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

1 DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANIZACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO Y CALIDAD REGULATORIA 2
1.1 Observaciones a la MAIN. 2
1.2 Observaciones de técnica normativa. 2
1.3 Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencia 2
2 DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS 2
3 CONSEJO DE CONSUMO 3
4 COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTES 3
4.1 ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTOTAXI DE MADRID (AGAM) 3
4.2 FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM) 7
5 FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM) 8
6 ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT) 8
7 ANFAC 11
8 COMITÉ ESPAÑOL DE REPRESENTANTES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD 12
9 FAMMA 12

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

[redacted]

MADRID

1 DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANIZACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO Y CALIDAD REGULATORIA

1.1 Observaciones a la MAIN.

Las observaciones realizadas en relación con el resumen ejecutivo, contenido de la propuesta, tramitación, análisis jurídico, impacto competencia, evaluación y erratas se corrigen en los términos indicados.

En todo caso, las concreciones de los artículos se mantienen como se han enunciado y no se considera necesario incluir en la MAIN un resumen de las aportaciones de la consulta pública previa, cuyo detalle puede consultarse en el informe de participación del proceso de modificación de la Ordenanza, elaborado por la Dirección General de Participación Ciudadana.

1.2 Observaciones de técnica normativa.

Se corrigen las observaciones formuladas en cuanto a criterios lingüísticos generales, remisiones y citas, redacción y división de artículos, parte dispositiva y parte final. Se mantiene la parte expositiva del anteproyecto sin numerar y la mención a Instrucción de Protección de Datos para facilitar el conocimiento y cumplimiento de la norma.

1.3 Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencia

Las observaciones de régimen jurídico relacionadas con el artículo 6 bis, 20 bis y 71 del anteproyecto se mantienen según texto remitido por estos servicios al entender que se ajustan a la legalidad y finalidad de la modificación. Se corrige el título competencial, incluyendo la Ley de Bases de Régimen Local en materia de tráfico y movilidad y la Ley de Capitalidad y régimen Especial de Madrid, por los mismos títulos.

2 DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS

Observación 1ª: En relación con la MAIN (Apartado 6.3.1.1) , respecto a los **gastos** (capítulo 7), informa que las subvenciones de eurotaxi deben tener su reflejo en el Presupuesto de Gastos del Ayuntamiento de Madrid, sin ser descontados de los ingresos previstos. Para una convocatoria estimada de 300 nuevas licencias el gasto ascendería a 6.000.000 €. Actualmente la aplicación presupuestaria de imputación de dichas subvenciones es la **001/150/133.01/779.99** *"Otras subvenciones a empresas privadas"*.

Contestación: Se elimina la referencia a las subvenciones y se modifica el procedimiento de cálculo de los ingresos. No se otorgarán subvenciones para la adscripción de vehículos adaptados a las personas que los adquieran por el procedimiento de otorgamiento mediante concurso.

Observación 2ª: En relación con la MAIN (Apartado 6.3.2) , respecto a los **gastos** (capítulo 2), de adaptación de los sistemas de soporte de la ordenanza y de mantenimiento de actualización de sistemas, se imputará a la aplicación presupuestaria **501/102/491.01/227.06 del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid** el gasto derivado de las nuevas funcionalidades

Contestación: Se realiza la corrección propuesta.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

[redacted]

Observación 3ª: Respecto a los **Ingresos**, se señala que el incremento indicado en el cuadro de la página 36 de la MAIN del Anteproyecto de Ordenanza cifrado en 24.487.800 € no es correcto dado que no se puede descontar de los ingresos estimados por la adjudicación de nuevas licencias, el importe de las subvenciones a otorgar por el Ayuntamiento para no incumplir el principio de presupuesto bruto. Por ello la estimación de nuevos ingresos se cifraría en 30.487.800 €, debiéndose modificar los cuadros de las página 35 y 36 en los que se calcula el precio mínimo de la licencia de eurotaxi, que pasaría a ser de 101.626 € en lugar de los de 81.623 € que se indican.

Contestación: Se modifica el cálculo de ingresos teniendo en cuenta lo indicado en la contestación de la observación 1ª.

Observación 4ª En el apartado 6.3.1.1 de la MAIN de la Ordenanza prevén unos **ingresos extraordinarios de carácter presupuestario** derivados del otorgamiento de licencias de taxi que dependerán del número de nuevas licencias otorgadas y del precio de cada una de éstas. Una vez finalizado el procedimiento de concurso, será aplicable la tasa administrativa de 491,30 € por "Otorgamiento, transmisión, expedición de duplicado y revisión administrativa anual de licencias de autotaxi", conforme a Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Prestación de Servicios Relacionados con licencias, autorizaciones y otros documentos administrativos de autotaxi, de 15 de diciembre de 1989 (actualizada a 2025). Para 300 licencias supondría un ingreso por importe de 147.390 €.

Contestación: Se incorpora la sugerencia realizada.

3 CONSEJO DE CONSUMO

En lo que afecta a la protección de los derechos e intereses de las personas consumidoras y usuarias, el Consejo de Consumo considera que el proyecto evaluado mejorará la calidad y seguridad de la atención prestada en el servicio de autotaxi del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid.

En concreto, valora positivamente las mejoras de accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad a través de, entre otras medidas, la habilitación de un procedimiento específico de otorgamiento de nuevas licencias para vehículos eurotaxi (adaptados) o la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco.

De la misma manera, valora la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, especialmente en cuanto a las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas, incluyendo la posibilidad de crear paradas para uso exclusivo de vehículos autotaxi que sean BEV (100% eléctricos).

Por ello, no presentan observaciones al texto y emiten informe favorable.

4 COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTES

Dentro del Comité Madrileño de Transportes se han recibido observaciones de la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid y la Federación Profesional del Taxi de Madrid.

4.1 ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTOTAXI DE MADRID (AGAM)

Observación 1ª: Mantener el artículo 7.5 no permitiendo la adquisición de una nueva licencia hasta que hayan transcurrido dos años desde la última venta.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

Contestación: La limitación de los dos años para adquirir una licencia ha sido eliminada en el RTCM por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, y dado que la normativa municipal no puede contradecir las disposiciones autonómicas no es posible acceder a lo solicitado. Como bien indica la MAIN del Decreto 271/2023 "eliminar el límite de que cuando un titular de licencia haya transmitido una licencia municipal de autotaxi no pueda volver a obtener ninguna otra, en el mismo o diferente municipio, hasta transcurridos dos años, al entenderse que esta condición limita el acceso a la actividad".

Por tanto, suprimido en el RTCM es necesario eliminar también en la ORT esta limitación de dos años, pue tal y como se explica en la MAIN de este Anteproyecto de modificación de la ORT: 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.

En consecuencia, no es posible acceder a la propuesta presentada.

Observación 2ª: Esta Asociación plantea el régimen jurídico de las **licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi** existentes con anterioridad a la creación de las licencia nuevas**.**

Contestación: Se mantiene el régimen previsto conforme a las reglas contenidas en la propia Ordenanza, respetando las condiciones exigidas en su otorgamiento, debiendo cumplir los obligaciones previstas en el artículo 38 bis de la ORT.

Observación 3ª En relación con el artículo 10 consideran que debe de quedar redactado de la siguiente manera*: el saldo de puntos de los conductores adscritos a las licencias de autotaxi, tanto en su permiso de conducción como del permiso municipal de conducción, el cual quedará suspendido al agotamiento de los puntos de los que fue previsto en su otorgamiento*

Contestación: La licencia por puntos se basa en un régimen sancionador que la normativa autonómica de transporte vincula como responsable al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor, por lo que legalmente no es viable llevar a cabo la modificación propuesta en el Registro.

Observación 4ª.- Respecto a los **vehículos de libre elección**, considera que una vez aprobado un vehículo por el método de libre elección , éste formará parte de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi. De igual modo, es importante que se recoja que todas las reformas que el Ayuntamiento de Madrid exija en los vehículos ya autorizados en su base para la prestación de cualquier servicio, serán costeados por el Ayuntamiento.

Contestación: La normativa vigente y las directrices establecidas para la prestación del servicio de taxi en la ciudad de Madrid no contemplan una inclusión automática de los vehículos aprobados mediante el método de libre elección dentro de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio. Las sustituciones por libre elección precisan la acreditación individualizada de los requisitos : la instalación del taxímetro conforme a las normativa autonómica de industria y al Manual de Reformas y el cumplimiento de las dimensiones previstas en el Anexo I de la ORT como estándares de seguridad y calidad. Por tanto, no es posible acceder a la propuesta planteada.

Observación 5ª Articulo 30.**Devolución permiso de conductor**. Debe añadirse que en caso de devolución por retirada del permiso de conducción de la clase B o superior, el permiso municipal será devuelto a su titular una vez que se recupere el permiso de conducción

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

[redacted]

Contestación El permiso municipal de conductor de autotaxi es una autorización otorgada a una persona física que habilita a su titular el ejercicio de la profesión de conductor, una vez superado el examen establecido al efecto y acreditado una serie de requisitos. De este modo, la devolución corresponde al titular del permiso municipal, que es la persona física autorizada, y no al titular de la licencia de autotaxi.

Observación 6ª Artículo 53. **Obligaciones de los usuarios**. Proponen añadir los siguientes apartados:
g*) "En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*
h) "En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".

Contestación: Respecto al resarcimiento de los gastos de limpieza al viajero, estamos en el caso de una indemnización por daños, por lo que debería aplicarse lo previsto en el Código Civil y reclamarse por vía civil, determinándose la cuantía que incluirá tanto los daños directos y el lucro cesante, que en cada caso dependerá del valor del daño efectivamente causado. La legislación sectorial del transporte contempla obligaciones en el ámbito del transporte y su posible régimen sancionador, sin entrar en cuestiones civiles como las indemnizaciones por daños que se encuadra en el ámbito de las relaciones entre particulares.

En cuanto a la propuesta de que en caso de no ser posible el cobro mediante TPV se admita el cobro en efectivo, señalar que la TPV es un elemento obligatorio del vehículo autotaxi desde el 14 de diciembre de 2016, que se configura como un derecho de los viajeros y, por tanto, una obligación del taxista de garantizar ese medio de pago ampliamente. En concreto, el artículo 52 B) establece que es un derecho del usuario "Efectuar el pago del importe del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta de débito".

Por tanto, no se admite las propuestas presentadas.

Observación 7ª Artículo 48. Régimen tarifario. Solicitamos que se modifique en los siguientes términos: c*) "En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas se "**PODRAN**" establecer tarifas fijas".*

Contestación: La aprobación por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid de la Tarifa fija del aeropuerto para viajes con origen y destino en el interior de la M30 garantiza la transparencia y previsibilidad en los precios para usuarios y contribuye a homogeneizar los servicios. Modificar la norma para que las tarifas sean opcionales en lugar de obligatorias afectaría negativamente al viajero que es el principal beneficiario dado que tiene la seguridad del precio, predecible y fiable, mejorando la experiencia de usuario y podría llevar a prácticas desleales entre los taxistas y los operadores.
Por ello, consideramos que la normativa vigente debe mantenerse en los términos actuales, estableciendo de manera obligatoria las tarifas fijas en los servicios de taxi con origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas. Esta medida asegura una prestación de servicio justa, predecible y equilibrada tanto para los usuarios como para los profesionales del sector.

Observación 8ª. Publicidad. **Artículo 26.** Proponen una nueva redacción del apartado 4-a). *quedará redactado de la siguiente manera "Se admite la publicidad en el techo y en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera

Contestación: La propuesta no incluye detalles técnicos que permitan su valoración – tamaño, luminosidad, criterios técnicos de fijación, etc.-. Por tanto, la información presentada es insuficiente para su valoración y se rechaza la propuesta.

Observación 9ª: Licencias por puntos: Con respecto a la propuesta de sanción, en cuanto a puntos, al titular de la licencia, entramos en una clara indefensión a priori; todos los apartados del artículo 18 (h, c y 10ª de b) de la Ley 20/1998, ya que esas conductas pudieran no ser responsabilidad del titular. Es imprescindible, en caso de que las infracciones sean comedidas por un trabajador asalariado, los puntos se detraerán de su permiso municipal de conducción, no de la Licencia Municipal

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción "…*Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves."*

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende graduar 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. De modo, que agotado el saldo de puntos asignado a la licencia pueda acordarse la sanción de suspensión de la licencia. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, "*Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos siguientes se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencias o de seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora".*

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiviza el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

En cuanto a la creación de un permiso de conductor por puntos, el Ayuntamiento es competente para imponer sanciones conforme a la legislación de transporte. En concreto, el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, determina que la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normativa de transporte corresponde al titular de la licencia, tal y como se ha expuesto en el punto 1.2 anterior.

Por tanto, dado que los puntos se detraen al responsable de la infracción que, de acuerdo con la legislación autonómica, recae en el titular de la licencia de autotaxi, no procede realizar un permiso de conductor por puntos.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

4.2 FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

Observación 1ª. Eliminación del artículo 38 quáter. Se propone la eliminación de la exención del régimen de descanso a los vehículo eléctricos que resumidamente justifican en los siguientes motivos: revitalizar el servicio de eurotaxi al estar también exentos del régimen de descanso; su adaptación al artículo 41 del RTCM en su redacción dada por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre y de acuerdo con la tramitación en el ámbito estatal de la Ley de Movilidad Sostenible.

Contestación: Se acepta la observación y se realiza la modificación incluyendo un régimen transitorio.

Observación 2ª Obtención permiso municipal de conductor de autotaxi (en adelante, el PMC). Solicita la inclusión de la ESO como requisito de obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi. También se solicita que se establezca una serie de situaciones por la que se pueda llegar a perder el permiso municipal de conductor de autotaxi por malas praxis

Contestación: En relación con la **acreditación de la ESO** para la obtención del PMC se admite la propuesta, pues se considera que proporciona competencias y una base educativa necesaria para afrontar la profesión de conductor de taxi con adecuados niveles de calidad, mejorando la profesionalización del servicio, la gestión del transporte y para proteger los derechos de las personas viajeras de acceso a un servicio eficiente y de calidad. Asimismo, se admiten también títulos convalidables, como los obtenidos en el ámbito de la UE y otros países con los que España tiene acuerdos bilaterales de homologación para facilitar el acceso a la profesión.

En cuanto a la petición de que se incluyan las situaciones que puedan conllevar la pérdida del PMC, las mismas se recogen en el artículo 29 bis relacionados con los requisitos necesarios para su concesión: conocimientos y aptitudes físicas y psicofísicas.

Observación 3ª: Propone exigir unos **servicios mínimos a los eurotaxis** en un año o en un determinado espacio de tiempo. Consideran que el actual problema no se va a solucionar dando más licencias de taxi, si no supervisando y fomentando con recursos económicos este servicio.

Contestación: Se acepta la observación y se incluye unos servicios mínimos obligatorios a las licencias con eurotaxi con el fin de favorecer la cobertura y disponibilidad del servicio.

Observación 4ª: Solicitan fomentar el servicio nocturno de taxi que entienden que se ve resentido y consideran la necesidad de la instalación de mamparas que hoy están prohibidas por una normativa de Industria y homologación de vehículos, el aumento de la videovigilancia y la inclusión de una indemnización al taxista.

Contestación: La ORT ya contempla la posibilidad de que los vehículos autotaxi puedan llevar instaladas mamparas y sistemas de videovigilancia.

Las mamparas se podrán instalar en los vehículos conforme a los criterios técnicos que establezcan las autoridades competentes en materia de homologación. La instalación de mamparas está prevista en la ORT en los artículos 17.3, 24, 51, 57 y anexo IV.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

[redacted]

En cuanto a los sistemas de videovigilancia, corresponde a su titular en el ejercicio de su autotomía de gestión y explotación de la licencia su instalación. La instalación de sistemas de videovigilancia está prevista artículo 24.3 y anexo V.B.1.

5 FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

Además de las observaciones presentadas a través el CMTC, la FPTM presenta la siguiente:

Observación única: Propone suprimir el artículo 38 quáter de la ORT para que los vehículos eléctricos puros se sometan al régimen de descanso ordinario de aplicación general a todas desde su aprobación. Igualmente, sostiene la posibilidad de incluir un régimen transitorio para que los vehículos eléctricos actuales continúen exentos del régimen de descanso por un tiempo prudencial.

Contestación: Se acepta la observación y se realiza la modificación incluyendo un régimen transitorio.

6 ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

Observación 1ª: Indican que en el artículo 16 no vienen recogidas las modificaciones del reglamento. El artículo 13, apartados 4d y 4e, deberían recogerse en este artículo.

Contestación El artículo 13.4 d) en relación con el artículo 20, ambos del RTCM, admiten que el permiso de circulación conste a nombre del arrendatario aportando contrato de arrendamiento. Tal previsión ya se recogía en el Artículo 4, último apartado al indicar que el titular de la licencia deberá disponer del vehículo en función de alguno de los títulos previstos en el artículo 20 del Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Por tanto, no es necesario la adaptación porque ya está recogido en la ORT.

Observación 2ª En relación con el sistema de bucle magnético proponen que se instale únicamente en los vehículos eurotaxis para facilitar la comunicación con las personas con discapacidad auditiva, que cumpla, con sus valores de funcionamiento con la norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya (artículo 22.1 e).

Contestación: La instalación del bucle magnético como elemento obligatorio en los vehículos autotaxi se establece por primera vez en el artículo 22 de la ORT con ocasión de su modificación realizada por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio con el objetivo de favorecer la autonomía individual y movilidad social de las personas con discapacidad auditiva. Desde su aprobación, el bucle magnético se venido instalando con ocasión de la sustitución del vehículo, siendo que más del 40% de la flota dispone de este elemento.

Dado que el bucle magnético es un elemento que facilita la comunicación de los taxistas con las personas con discapacidad auditiva, en particular, las que utilizan audífono, con independencia del vehículo adscrito, sea o no eurotaxi, es necesario mantenerlo como medida de acción positiva en materia de igualdad de oportunidades y garantía de acceso a los servicios de transporte.

Por tanto, no procede acceder a la petición formulada.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

MADRID

Observación 3ª: En relación con el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi (en adelante, PMC) proponen una nueva redacción del artículo 28, apartado 4 *"A partir del tercer suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 15 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes."*

Contestación: La modificación de la ORT incluye 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.

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.

Por tanto, se considera establecerlo a partir del segundo suspendo y con una cadencia temporal de 30 días naturales, no accediendo a los solicitado.

Observación 4ª. En cuanto al Itinerario del servicio (Artículo 42 de la ORT) sugieren la siguiente redacción: " *El conductor deberá seguir el itinerario más directo salvo que el viajero exprese su voluntad de utilizar otro distinto, excepción que no será de aplicación en los recorridos en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o cuando se trate de servicios previamente contratados a precio cerrado o por plaza con pago individual.*
No obstante, en aquellos casos en los que por interrupciones del tráfico u otras causas no sea posible o conveniente seguir el itinerario más directo o el indicado por el usuario, podrá el conductor elegir otro alternativo, poniéndolo previamente en conocimiento de aquel, que deberá manifestar su conformidad.
Si por indicación del usuario o por necesidad del servicio, este se presta por rutas que tengan peajes u otras circunstancias que impliquen un sobreprecio, este será a cargo del usuario."

Contestación Esta propuesta recoge la literalidad del artículo 46 del RTCM y se proponer su incorporación al artículo 42 de la ORT. Este artículo 42 de la ORT no es objeto de modificación, en todo caso se observa que su contenido ya se recoge en el mismo junto con lo indicado en el artículo 52 d) que prevé como un derecho de las personas usuarias a elegir el recorrido que considere más adecuado, salvo en los servicios en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o los que se realicen en la modalidad precio cerrado o por plaza con pago individual. Por tanto, no es preciso modificar este artículo, no incluido en la modificación.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

MADRID

Observación 5ª: Respecto a la tarifa fija del aeropuerto proponen una nueva redacción del 48.2 "En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suarez-Barajas se podrán establecer tarifas fijas."

Contestación: La aprobación por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid de la Tarifa fija del aeropuerto para viajes con origen y destino en el interior de la M30 garantiza la transparencia y previsibilidad en los precios para usuarios y contribuye a homogeneizar los servicios. Modificar la norma para que las tarifas sean opcionales en lugar de obligatorias afectaría negativamente al viajero que es el principal beneficiario dado que tiene la seguridad del precio, predecible y fiable, mejorando la experiencia de usuario y podría llevar a prácticas desleales entre los taxistas y los operadores.

Por ello, consideramos que la normativa vigente debe mantenerse en los términos actuales, estableciendo de manera obligatoria las tarifas fijas en los servicios de taxi con origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas. Esta medida asegura una prestación de servicio justa, predecible y equilibrada tanto para los usuarios como para los profesionales del sector.

Observación 6ª Artículo 53. **Obligaciones de los usuarios**. Proponen añadir los siguientes apartados:
g*) "En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*
h) "En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".

Contestación: Respecto al resarcimiento de los gastos de limpieza al viajero, estamos en el caso de una indemnización por daños, por lo que debería aplicarse lo previsto en el Código Civil y reclamarse por vía civil, determinándose la cuantía que incluirá tanto los daños directos y el lucro cesante, que en cada caso dependerá del valor del daño efectivamente causado. La legislación sectorial del transporte contempla obligaciones en el ámbito del transporte y su posible régimen sancionador, sin entrar en cuestiones civiles como las indemnizaciones por daños que se encuadra en el ámbito de las relaciones entre particulares.

En cuanto a la propuesta de que en caso de no ser posible el cobro mediante TPV se admita el cobro en efectivo, señalar que la TPV es un elemento obligatorio del vehículo autotaxi desde el 14 de diciembre de 2016, que se configura como un derecho de los viajeros y, por tanto, una obligación del taxista de garantizar ese medio de pago ampliamente. En concreto, el artículo 52 B) establece que es un derecho del usuario "Efectuar el pago del importe del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta de débito".

Observación 7ª. En relación con la Licencia por puntos previstas en los artículos 70 y 71 de la ORT consideran que deben eliminarse ya que se transmite al titular de la licencia el posible incumplimiento de la normativa por parte de los conductores asalariados, llegando incluso a la suspensión temporal afectando tanto al titular como a otros conductores asalariados que trabajan en ese autotaxi.

Contestación: El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción "…*Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves."*

En el ejercicio de la potestad sancionadora la licencia por puntos pretende graduar 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. De modo, que agotado el saldo de puntos asignado a la licencia pueda acordarse la

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

MADRID

sanción de suspensión de la licencia. Por tanto, no es otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. Pues no solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, "*Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos siguientes se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencias o de seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora".*

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un sistema que objetiviza el sistema, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

En cuanto a la creación de un permiso de conductor por puntos, el Ayuntamiento es competente para imponer sanciones conforme a la legislación de transporte. En concreto, el artículo 57 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, determina que la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normativa de transporte corresponde al titular de la licencia, tal y como se ha expuesto en el punto 1.2 anterior.

Por tanto, dado que los puntos se detraen al responsable de la infracción que, de acuerdo con la legislación autonómica, recae en el titular de la licencia de autotaxi, no procede realizar un permiso de conductor por puntos.

7 ANFAC

Observación: ANFAC valora positivamente que se admita la clasificación medioambiental C para los vehículos eurotaxi. Por otro lado, en relación con la tabla de dimensiones mínimas de los vehículos autotaxi (Anexo I de la ORT) considera que debería ir en consonancia con la norma UNE 26494, actualmente en revisión, que establece los requisitos específicos que deben satisfacer los vehículo adaptados para que puedan ser utilizados por viajeros en silla de ruedas, con el fin de evitar barreras para los eurotaxis eléctricos.

Finalmente, alude a la conveniencia de mantener los planes de ayuda para favorecer la adquisición de vehículos adaptados a PMR.

Contestación: De acuerdo con el artículo 21.1 de la ORT *Los vehículos eurotaxi deberán cumplir los requisitos y condiciones previstos en la normativa en materia de accesibilidad y estarán exceptuados de cumplir las características relacionadas en el artículo 17.1. b).*
Por tanto, los vehículos eurotaxi están exentos de cumplir las dimensiones prevista en el Anexo I, con independencia de su clasificación medioambiental, sin perjuicio que haya de cumplirse la normativa de accesibilidad que obliga al cumplimiento de la norma UNE 26494.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

En todo caso, con el fin de facilitar la interpretación de la ordenanza en esta cuestión se incluye expresamente en el Anexo I que lo eurotaxis están exentos de cumplir las dimensiones con independencia de su clasificación medioambiental.

Finalmente, destacamos que los planes de ayudas se reconocen en el Plan Cambia 360 y en el Plan Estratégico de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid y sus Organismos Públicos para el período 2024-2027 aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno, de 18 de julio de 2024, que tiene como objetivo mantener las líneas de ayudas económicas que se han venido convocando estos años que incluyen la adquisición y la adaptación a eurotaxi.

8 COMITÉ ESPAÑOL DE REPRESENTANTES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Observación: Desde CERMI Comunidad de Madrid trasladan que les parece correcta la propuesta de Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, destacando especialmente las medidas adoptadas en relación con el eurotaxi. Igualmente, entienden que la duración del servicio durante las 24 horas debería estar contemplada únicamente para las licencias con vehículos eurotaxi para garantizar su disponibilidad.

Contestación: 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. Por tanto, dado que la normativa autonómica establece expresamente que los Ayuntamiento no pueden limitar el número máximo diario de prestación del servicio, no es posible atender lo solicitado.

9 FAMMA

Observación 1ª : **Servicios mínimos para licencias con eurotaxi**. En relación con el artículo 6 bis, relativo al otorgamiento de licencias para eurotaxi. propone añadir un nuevo apartado e), con la siguiente redacción: *Estas licencias deberán de realizar un porcentaje mínimo de servicios adaptados al año que no podrá ser inferior al 60% de los servicios. Y no podrán rechazar servicios de esta tipología debiendo de prestar servicio preferente.*

La obligación de establecer un servicio mínimo debe de implementarse para poder asegurar que la flota adaptada presta un servicio real a las personas con movilidad reducida o discapacidad.

Contestación: Se acepta la observación y se incluye unos servicios mínimos obligatorios a las licencias con eurotaxi con el fin de favorecer la cobertura y disponibilidad del servicio.

Observación 2ª: En relación con el artículo 38 quáter propone **eliminar la exención del régimen de descanso de los vehículos eléctricos** puros dado que al equipararlos con los eurotaxis, que también están exentos, afecta a los eurotaxis al no poder competir en el importe de los costes de los vehículos, ya que los vehículos puramente eléctricos tienen un coste muy inferior al de los vehículos adaptados. Entiende que esta exención provoca una discriminación directa al colectivo de la discapacidad al no poder competir con los costes y propiciar la ineficacia de la exención en el vehículo adaptado.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

MADRID

Contestación: Se acepta la observación y se realiza la modificación incluyendo un régimen transitorio.

Observación 3ª: El artículo 39.1 de la ORT indica que los servicios de taxi pueden ser directa o previamente contratados, y proponen añadir "*Sin la excepcionalidad a los servicios de vehículo adaptado, que también tendrán la posibilidad de ser previamente contratados.*"

Contestación: De acuerdo con lo indicado en la MAIN del anteproyecto 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.

Todos los servicios de taxi pueden ser directa o previamente contratados, con independencia del vehículo adscrito. Por tanto, no se considera necesario incluir la propuesta dado que no precisa aclaración ni matización particularizada.

DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCUIACIÓN

Fdo.: Marta Alonso Anchuelo

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 05/06/2025 10:04:02

MADRID

Asociación Madrileña del Taxi

Asociación madrileña del Taxi

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID
AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
DIRECCION GENERAL DE GESTION Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACION
C/ALBARRACIN, 33 3ª PLANTA
28037 MADRID

ASOCIACION MADRILEÑA DEL TAXI
[redacted]
–PRESIDENTE-

Alegaciones al "Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012"

Cuatro. En el artículo 16 no vienen recogidas las modificaciones del reglamento.

El artículo 13, apartados 4d y 4e, deberían recogerse en este artículo.

Nueve. Artículo 22

e) Sistema de bucle magnético se instalará únicamente en los vehículos EUROTAXIS para facilitar la comunicación con las personas con discapacidad auditiva, que cumpla, con sus valores de funcionamiento con la norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya.

Doce. Artículo 28, apartado 4

"A partir del tercer suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 15 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes."

Diecinueve. Bis Artículo 42

"Itinerario del servicio. El conductor deberá seguir el itinerario más directo salvo que el viajero exprese su voluntad de utilizar otro distinto, excepción que no será de aplicación en los recorridos en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o cuando se trate de servicios previamente contratados a precio cerrado o por plaza con pago individual.

No obstante, en aquellos casos en los que por interrupciones del tráfico u otras causas no sea posible o conveniente seguir el itinerario más directo o el indicado por el usuario, podrá el conductor elegir otro alternativo, poniéndolo previamente en conocimiento de aquel, que deberá manifestar su conformidad.

Si por indicación del usuario o por necesidad del servicio, este se presta por rutas que tengan peajes u otras circunstancias que impliquen un sobreprecio, este será a cargo del usuario."

Veinte. Artículo 48.2

Quedará redactado de la siguiente forma,

“En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suarez-Barajas se podrán establecer tarifas fijas.”

Veintidós. Bis Artículo 53

Se deben incluir los siguientes apartados.

“a) En caso de que el viajero ensucie el coche, este abonara la cantidad de 100€ para resarcir los gastos de limpieza e inmovilización del vehículo.

b) En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonara el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible.”

Veinticuatro. Artículo 70 y **Veinticinco.** Articulo 71

Deben eliminarse ya que se transmite al titular de la licencia el posible incumplimiento de la normativa por parte de los conductores asalariados, llegando incluso a la suspensión temporal afectando tanto al titular como a otros conductores asalariados que trabajan en ese autotaxi.

Treinta y tres.

Se suprime el anexo VII que queda sin contenido.



Madrid, a 7 de mayo de 2025

Asunto: Informe de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012.

1. Antecedentes.

Por la Secretaría General Técnica de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad se ha remitido a esta dirección general, con fecha 10 de abril de 2025, el anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, acompañado de la memoria de análisis de impacto normativo (en adelante, MAIN).

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 8.º 1.4 e) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía, corresponde a esta dirección general emitir el informe de calidad regulatoria sobre las propuestas de ordenanzas y reglamentos municipales que integrará, en su caso, el informe al que se refiere el apartado 8.º 1.1 e) del citado acuerdo.

2. Contenido del anteproyecto.

El anteproyecto de ordenanza tiene por objeto la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012 (en adelante, ORT), con la finalidad de incorporar las modificaciones introducidas:

a) Por la Comunidad de Madrid en 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).

b) Por las nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad; la protección del entorno urbano; la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi; la extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi y la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi.

La MAIN que acompaña al anteproyecto establece que, a través de esta modificación, se pretende:

a) La eliminación de requisitos relacionados con la obtención de licencias.

b) La regulación de nuevas condiciones para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.

c) La implementación del taxi de sustitución.

d) El establecimiento de cuestiones relacionadas con el cumplimiento del régimen de descanso y tarifario.

Información de Firmantes del Documento

IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57

MADRID

e) La accesibilidad del transporte y la garantía de los derechos de las personas con discapacidad adoptando entre otras medidas: la 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.

f) La adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, especialmente las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas.

g) La modificación y mejora de la regulación de la licencia de autotaxi por puntos.

h) La mejora de la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi, promoviendo una adecuada cobertura del servicio.

i) El aumento de la flota de eurotaxi con el objetivo de alcanzar el 5% de la flota efectiva, para atender las necesidades de las personas con movilidad reducida.

3. Informe.

3.1. Observaciones a la MAIN.

3.1.1. Resumen ejecutivo.

En el apartado análisis jurídico se señala que no se contemplan “normas, decretos ni acuerdos afectados”. Sin embargo, es evidente que, al menos estará afectada por la modificación la ordenanza que se modifica. Por otra parte, la ORT ha sido desarrollada por varias instrucciones, por lo que se sugiere que se analice si deberán ser objeto de adaptación como consecuencia de esta modificación.

En el apartado impacto competencial, además de las atribuciones competenciales concretas que se señalan, debería mencionarse al inicio el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

En el análisis del impacto presupuestario, se detecta cierta contradicción, ya que primero se señala que solo afecta al área de gobierno proponente y, a continuación, que también afecta al Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid. Por otra parte, del análisis del impacto presupuestario que se realiza en el correspondiente apartado de la MAIN, parece que sí habrá aplicaciones presupuestarias y gastos e ingresos previstos tras la entrada en vigor de la modificación, por lo que deberían resumirse aquí los datos correspondientes.

El apartado de evaluación deberá actualizarse en línea con lo que se señalará más adelante sobre este epígrafe.

3.1.2. Contenido de la propuesta normativa.

En el apartado 3.2.1.10, relativo a la obligación de incorporar un cartel informativo de la existencia de hojas de reclamaciones en el interior del vehículo autotaxi, además de recogerlo en el anexo V. A 2.3 ORT como se recoge en la MAIN,

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
[redacted]
MADRID

también se encuentra en el artículo 25.2 de la norma, debiendo pues incorporarlo en este punto.

Dentro de las “medidas por iniciativa municipal”, en el punto 3.2.2.1 de “accesibilidad del transporte adaptado”, los tres primeros párrafos junto con el contenido del artículo repiten lo mismo que lo recogido en las páginas 23, 33 y 46 de la MAIN. Por lo tanto, en aras a clarificar la redacción de la MAIN, debería valorarse la cita en un solo apartado del documento.

3.1.3. Tramitación.

Por lo que se refiere al trámite de consulta pública previa, que se realizó en la primavera de 2024, sería conveniente incluir un resumen de las principales aportaciones recibidas.

3.1.4. Análisis jurídico.

Tal y como se ha señalado en el resumen ejecutivo, la propuesta normativa modifica la ORT, por lo que no es correcto señalar que la propuesta “no implica normas modificadas”.

Por otra parte, debería analizarse si las siguientes resoluciones aprobadas por la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación en materia de contratación a precio cerrado, lunas tintadas y bucle magnético van a tener que ser adaptadas a la modificación propuesta, a efectos de hacerlo constar, en su caso, en este apartado de la MAIN:

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

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.

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.

3.1.5. Impacto competencial.

Se sugiere añadir al inicio de este apartado los títulos competenciales recogidos en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL) y el artículo 39.1 LCREM.

3.1.6. Evaluación.

Se prevé la evaluación de los objetivos de la ordenanza consistentes en aumentar la flota de vehículos adaptados y mejorar la calidad y seguridad de los vehículos autotaxi.

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

De conformidad con lo establecido en la Directrices MAIN, deben evaluarse todos los objetivos de la propuesta normativa incluidos en la MAIN, así como los impactos más relevantes, debiendo evaluarse al menos un impacto. En consecuencia, debe ampliarse este apartado de la MAIN, introduciendo la evaluación de los impactos más relevantes (o al menos uno).

Por otra parte, se ha incluido un subapartado denominado evaluación de indicadores de objetivos, en el que los mismos objetivos que se señalan en la evaluación de objetivos con indicadores, se evalúan por fases o hitos. Se desconoce a qué se está haciendo referencia en este nuevo apartado, ya que la evaluación de los impactos puede realizarse por objetivos o por fases/hitos, pero debe ser diferente a la evaluación de objetivos.

3.1.7. Erratas en la MAIN.

- En la página 9, cuando se abrevia la norma se dice (en adelante, la ORT); Debe eliminarse el artículo y expresarse así: "(en adelante, ORT)". Por lo tanto, todas las menciones que se realizan a lo largo del texto de esta norma deben realizarse con la abreviatura y no con la mención larga. Debe revisarse todo el texto y corregir todas las abreviaturas.

- Igualmente, cuando se concreta un artículo, se dice: artículo 41.2 del RTCM; debe eliminarse el "del/ de la…" y concretarse así: "artículo 41.2 RTCM". Debe revisarse también en este supuesto todo el texto enviado.

- En la página 9, en el tercer párrafo, se nombra incorrectamente el decreto; donde dice: Decreto 217/2023, de 20 de diciembre, debe decir: "Decreto 271/2023, de 20 de diciembre".

- A lo largo de la MAIN, se realiza una cita corta de diferentes normas; sin embargo, no se realiza correctamente. Por ejemplo, en la página 9 se dice: el Decreto 74/2005; cuando debe decir: "el Decreto 74/2005, de 28 de julio". Debe revisarse en todo el texto de la MAIN este aspecto.

- En la página 15, en la tercera línea, añadir un punto final.

- En la página 23, debe corregirse la concordancia de género de la expresión "empresas arrendadores": empresas arrendadoras.

- En la página 24, debe revisarse la primera frase del primer párrafo in fine, ya que falta el verbo "quede": quede garantizado el servicio. En el siguiente párrafo, in fine, el verbo "responde" debe ir en plural: responden. en el punto 4.2 Desarrollo posterior de la norma, en la tercera línea debe eliminarse la expresión con el fin ya que resulta reiterativa respecto a la inmediatamente posterior con la finalidad.

- En la página 29, todo el punto 3 y el 4, faltan en cada frase los puntos finales.

- En la página 33, en el apartado 6.2, en la última línea, donde dice Acuerdos de la Junta de Gobiernos, debe decir: "Acuerdos de la Junta de Gobierno".

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

3.2. Observaciones de técnica normativa.

3.2.1. Criterios lingüísticos generales.

a) Criterios ortográficos.

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.º 2.1 de las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del Ayuntamiento de Madrid, aprobadas por Acuerdo de 25 de junio de 2020, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (en adelante, las Directrices), la redacción de los textos seguirá las normas ortográficas de la Real Academia Española y su Diccionario.

Por su parte, el apartado 1.º 2.2 de las Directrices indica que los signos ortográficos constituyen elementos esenciales de la redacción y contribuyen a la adecuada lectura e interpretación del texto. Por ello, en relación con el empleo de comas:

- En el segundo párrafo del preámbulo, in fine, suprimir la coma entre “primando” y “la calidad”: “primando la calidad”.

- En el sexto párrafo del preámbulo, “la modificación de la ordenanza incluyendo (…)”, incluir la coma entre “ordenanza” e “incluyendo”.

- En el párrafo decimotercero del preámbulo “,y finalmente,” la coma debería ir después de la conjunción “y”, no antes

- En el párrafo decimoquinto del preámbulo, eliminar las comas entre la conjunción “y”: “personas consumidoras y usuarias y la gestión del transporte público”.

- En las enumeraciones de los párrafos quinto, sexto y decimoquinto del preámbulo, en los artículos 6 bis 2 y en el texto marco del apartado 7 del artículo único, debe eliminarse la coma antes de la conjunción “y”.

En relación con el empleo de los dos puntos, en el apartado siete del artículo único, deben incluirse dos puntos y no un punto detrás de la palabra “términos”:

b) Uso específico de mayúsculas.

El apartado 1.º 2.3 b) de las Directrices, indica que no se escribirá con mayúscula inicial el tipo de norma o acto cuando en el texto se haga referencia a la propia norma o al propio acto, o bien a una clase genérica de normas o de actos. En este sentido, en los apartados octavo, decimoprimero y decimoséptimo del preámbulo, figuran referencias a la “Ordenanza”, que deben ir en minúsculas.

En el mismo sentido, las referencias a los anexos o a un anexo en particular deben realizarse en minúsculas en el párrafo décimo del preámbulo, en las modificaciones de los artículos 20 bis 5, 70.2 y en los apartados veintisiete, veintiocho, veintinueve, treinta, treinta y tres y treinta y cuatro del artículo único.

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

Finalmente, también deben escribirse en minúsculas las referencias a las disposiciones finales y transitorias previstas en el último párrafo de la disposición final primera y en el apartado veintiséis del artículo único.

3.2.2. Remisiones y citas.

a) Economía de cita.

El apartado 4.º 1.1 de las Directrices indica que las remisiones pueden realizarse mediante el uso de citas normativas, en cuyo caso ha de indicarse el precepto al que se realiza la remisión. Por ello, en los artículos 6 bis 2 b), 7.3 a), 20 bis 3 a) y en el anexo V.B apartado 5, debe indicarse el artículo, artículos o parte de la ordenanza (título, capítulo, anexo, etc.) al que se realiza la remisión, no siendo suficiente con realizar una mención genérica a lo regulado o lo previsto en esta ordenanza.

Asimismo, conforme lo dispuesto en el citado apartado de las Directrices ,en la cita dentro del propio texto, se indicará el precepto concreto, evitándose expresiones del tipo “el artículo anterior” o “el apartado anterior”. Las mismas reglas serán aplicables cuando la cita se refiera a una parte del precepto en la que aquella se produce. Tampoco cabe referirse al “párrafo anterior”, ya que los distintos párrafos de un apartado no se consideran subdivisiones de este.

En este punto, deben modificarse la cita prevista en el artículo 20 bis 4. Donde dice: “(…) y la comunicación prevista en el apartado anterior, (…)”, debe decir: “(…) y la comunicación prevista en el apartado 3 b), (…)”. Finalmente, la cita debe realizarse en número, no en letra, por lo que en el artículo 18.4 debe indicarse “conforme a lo previsto en el apartado 2.”

b) Remisiones.

Conforme al apartado 4º 1.4 de las Directrices La remisión deberá incluir una mención conceptual que facilite su comprensión, por lo que no debe realizarse únicamente de forma genérica a las normas y los actos, o a sus preceptos, sino, en lo posible, a su contenido, para que el principio de seguridad jurídica no se resienta.

En este sentido, en el artículo 69 se considera más adecuado sustituir la mención a “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” por “la normativa estatal y autonómica de ordenación y coordinación de los transportes terrestres.”

Finalmente, en el anexo 5 B se indica que:

> “Siguiendo las especificaciones previstas por las instrucciones de la Agencia de Protección de Datos se deberá colocar un adhesivo informativo con el modelo establecido en la Instrucción 1/2006, de 8 de noviembre que se puede descargar en la página web de la propia Agencia www.agpd.es, y un tamaño

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

mínimo de 100 cm2. Asimismo, en lugar visible del interior del vehículo deberá darse la misma información."

Se considera suficiente la mención a la normativa legal que regula esta cuestión, prevista en el artículo 11 de la de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, sin que resulte preciso mencionar las instrucciones que sobre el particular haya dictado la Agencia de Protección de Datos, porque incorporar este tipo de menciones en una ordenanza municipal supone dotar de carácter reglamentario a instrucciones dictadas al amparo del artículo 6 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que carecen de naturaleza normativa.

Asimismo, el cumplimiento de la citada instrucción no precisa su cita en esta ordenanza.

c) Cita de normas.

Conforme al apartado 4º 2.6 de las Directrices, la primera cita de una norma o acto, tanto en la parte expositiva como en la parte dispositiva, deberá realizarse completa, pero podrá abreviarse en las demás ocasiones. Por ello, la referencia a la ordenanza contenida en el párrafo tercero del preámbulo debe hacerse como "Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012".

Asimismo, la primera cita de una norma o acto, tanto en la parte expositiva como en la parte dispositiva, deberá realizarse completa, pero podrá abreviarse en las demás ocasiones. En el caso de normas, la cita abreviada se realizará señalando únicamente: «TIPO, NÚMERO y AÑO (en su caso), y FECHA».

En este sentido, en el párrafo segundo del preámbulo, se sugiere sustituir "Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno" por "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" y en la página 3 del preámbulo "Decreto 271/2023, de 20 de diciembre".

También en el preámbulo, en párrafo décimo, donde dice: "(…) se modifican los artículos 70, 71 y el Anexo VI de la ORT (…)", debe decir: "(…) se modifican los artículos 70, 71 y el Anexo VI ORT (…)".

A su vez, conforme al apartado 4º 2.3 de las Directrices, la cita ha de ser corta y decreciente, por lo que:

En el artículo 6 bis 2 c) debe indicarse "artículo 38 bis 3".

En el artículo 70.2 debe indicarse "artículos 18 b) 10º, 18 c) y 18 h)".

En el artículo 71.1 d) debe indicarse "artículo 16.1".

En el artículo 71.3 debe indicarse "artículo 70.2".

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

Finalmente, en el artículo 29 bis a) se propone simplificar la redacción indicando "prevista en el artículo 28" en lugar de "a la que alude el artículo 28".

3.2.3. Redacción y división de artículos.

Conforme al apartado 2º 6.8 y 6.9 de las Directrices, las enumeraciones realizadas en el artículo 22 bis 3 deben realizarse en letras y las realizadas en el artículo 22 bis 5 en letras y en ordinales.

A su vez, según el apartado 2º 6.9 e) de las Directrices, en el artículo 6 bis 2, en todas las letras a), b) y c), el comienzo de la frase debe realizarse en mayúscula.

Igualmente, deben sustituirse por ordinales los guiones del anexo III apartado 2 a) y eliminarse los guiones del apartado 2 b) 1º y 2º integrando su contenido tras los dos puntos del ordinal correspondiente.

Finalmente, para mayor claridad, se sugiere realizar la enumeración prevista en el artículo 20 bis 3 b) mediante ordinales:

> "b) La persona titular de la licencia de autotaxi que vaya a utilizar un taxi de sustitución deberá realizar una comunicación previa, según modelo establecido al efecto por los servicios municipales, en el que consten los siguientes datos referidos al arrendamiento:
>
> 1.º Los datos de la persona titular.
>
> 2.º El número de licencia de autotaxi.
>
> 3.º La matrícula del vehículo arrendado.
>
> 4.º La fecha de inicio y de fin de la sustitución, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo.
>
> 5.º El documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro.
>
> Todos los datos quedarán anotados en el Registro municipal de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid."

3.2.4. Parte expositiva.

Resultaría conveniente numerar el preámbulo dada su extensión.

3.2.5. Parte dispositiva.

a) Divisiones.

Conforme a lo previsto en el apartado 5º 1.9 y 10 de las Directrices, si la modificación afecta a varios artículos de la norma, el artículo único se dividirá en apartados, uno por cada artículo a modificar y se numerarán con cardinales escritos

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
[redacted]
MADRID
[redacted]

en letra (con sangría de primera línea, seguidos de punto y guion). De esta forma, el texto marco y el texto de regulación deben componerse de la siguiente forma:

Uno.- En el artículo xx, se modifica el apartado xx, que queda redactado en los siguientes términos:

"(…)"

Todos los apartados del artículo único de la ordenanza deben ajustarse a este formato, que no se cumple por diversos motivos:

El sangrado del número del apartado y del texto de regulación es inexistente, ya que todos los textos aparecen justificados y sin sangrado. En otras ocasiones, se realizan varios sangrados de forma incorrecta en el texto de regulación (apartado 27 anexo I A y B, apartado 29 anexo III 2 a) y b).

También se realizan sangrados de forma incorrecta en las enumeraciones que aparecen en el texto de regulación (apartado 1, artículo 6 bis 2); apartado 2, artículo 7.3; apartado 8, artículo 20 bis 3; apartado 17, artículo 39.3), así como en los apartados del texto de regulación (apartado 24, artículo 70.1 y 2 y apartado 25 artículo 70.1).

El número de todos los apartados debe escribirse sin negrita, y seguido de un punto y de un guion.

Después de indicar el artículo que se modifica debe incluirse una coma, cosa que no sucede en las modificaciones de los artículos 10, 17, 18, 22, 22 bis, 25, 28, 29 bis 37, 38, 39, 48, 49, 51 y de los anexos II, III.

Después de describir la modificación debe incluirse una coma, cosa que no sucede en las modificaciones de los artículos 10, 17, 20, 22 y en la supresión del anexo VIII.

Falta de concordancia entre género y número al describir la modificación. En el apartado 3 del artículo único debe indicarse que "queda redactada"; en el apartado 10 del artículo único debe indicarse que "quedan redactados"; en el apartado doce del artículo único debe indicarse que "se modifican" y en el apartado 30 del artículo único debe indicarse que "queda redactada".

En el apartado 12 falta por añadir "(…), que quedan redactados en los siguientes términos", eliminando las posteriores menciones que figuran al artículo 28 e incorporando el número 4 en el texto de regulación de dicho apartado.

En caso de supresión de un artículo debe indicarse "Se suprime el artículo xx, que queda sin contenido", en lugar de "El artículo xx se suprime", como se realiza en los artículos 39 bis y 39 ter.

El texto de regulación debe ir entrecomillado. Deben incluirse las comillas de apertura y cierre en el apartado 4 que se añade al artículo 18. Sobran unas comillas detrás de la letra b) de la modificación del artículo 39.3.

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

En el apartado siete del artículo único también deben añadirse las comillas de apertura en el párrafo 1º de la letra a) y en el párrafo 1º de la letra b) del artículo 20.2 que se modifica, eliminando las letras a) y b) que anteceden a estos párrafos.

En el texto marco no debe incluirse el título del anexo que se modifica, por lo que en el apartado 30 del artículo único debe indicarse únicamente "En el anexo V. A, se suprime (…)" y en el apartado 32 del artículo único debe indicarse únicamente "En el anexo V. B, se modifica el (…)"

Finalmente, en el apartado veintisiete del artículo único, el texto marco debería redactarse como sigue: "En el anexo V. A, se modifica el apartado 2.1, que queda redactado en los siguientes términos", indicando a continuación la redacción completa de dicho apartado. Al mismo tiempo, podría aprovecharse para numerar los títulos intermedios como 2.1, 2.2 y 2.3.

3.2.6. Parte final.

Conforme al apartado 2º 7.4 de las Directrices, las disposiciones de la parte final deben redactarse sin texto en negrita y deben eliminarse los sangrados en las letras de la disposición final tercera.

En la disposición final primera debe indicarse que "esta ordenanza se dicta" en lugar de "esta modificación se dicta" y a continuación de los dos puntos numerar las normas que se citan mediante apartados a), b), c) y d).

Finalmente, en el apartado 27 del artículo único la composición del anexo ha de ajustarse a lo previsto en el apartado 2º 8.1 de las Directrices.

3.3. Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.

3.3.1. Preámbulo.

En párrafo segundo del preámbulo se menciona entre los principios de buena regulación, el principio de "racionalidad". Sin embargo, el artículo 129 LPAC no incluye este principio, por lo que se sugiere su supresión.

3.3.2. Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

Se indica en este artículo que "el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria mediante concurso."

La reiteración del término convocatoria puede resultar equívoca, bastaría con indicar "podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de concurso."

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

3.3.3. Artículo 20 bis. Accidente o avería de los vehículos autotaxi.

Este nuevo artículo realiza la adaptación del contenido de los artículos 29 y 29 bis del reglamento autonómico, estableciendo los requisitos y el procedimiento para proceder a la sustitución del autotaxi en caso de accidente o avería.

En el apartado 6, se establece que "las personas titulares de licencias de eurotaxi podrán utilizar un vehículo de sustitución ordinario. En este caso, se les aplicará el régimen de descanso correspondiente a su licencia conforma al artículo 37". Se sugiere aclarar que la expresión "vehículo de sustitución ordinario" hace referencia a que no es preciso que se trate de un eurotaxi del artículo 1 bis b), sino de un autotaxi de los definidos en el artículo 1 bis a).

3.3.4. Artículo 71. Procedimiento.

No se explica en la MAIN y no parece tener su causa en la modificación del Decreto autonómico, la modificación operada en este artículo al dar un tratamiento conjunto al inicio y la resolución del procedimiento sancionador, cuando el destinatario del acuerdo de inicio y de la resolución del procedimiento son distintos (presunto infractor e infractor declarado) y, en consecuencia, también su posición procesal y los derechos que les corresponden (de los que se les debe informar en la notificación de tales actos).

Teniendo en cuenta el artículo 63 LPAC, en el que se establece la separación entre la fase instructora y la sancionadora, encomendándose a órganos distintos, se considera que no debe darse dicho tratamiento conjunto, máxime cuando al señalar el contenido que en todo caso debe constar en el acuerdo de inicio, la redacción hace pensar en un procedimiento ya finalizado.

En consecuencia, se sugiere dedicar un apartado a indicar el contenido del acuerdo de iniciación y otro distinto a indicar el contenido de la resolución.

3.3.5. Disposición final primera. Título competencial.

Deberían añadirse el título competencial recogido en el artículo 25.2 g) LBRL y en el artículo 38 LCREM.

Asimismo, se aconseja incluir la división correspondiente al inicio de cada una de las normas que se citan, conforme a lo indicado en las observaciones de técnica normativa y eliminar la frase final de esta disposición: "para dar cumplimiento a la habilitación". Se propone la siguiente redacción:

"Disposición final primera. Título competencial.

Esta ordenanza se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en las normas que a continuación se indican:

a) El artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en materia de movilidad.

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

b) El artículo 38 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

c) El artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de transporte urbano.

d) 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 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, en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad.

e) El artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, en materia de protección de los derechos de los consumidores.

f) La disposición final segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, en materia de transporte público urbano en automóviles de turismo."

3.3.6. Anexo III. Dimensiones.

Se señala que las dimensiones se indican a título orientativo, si bien resulta conveniente, en su lugar, establecer de forma precisa un margen de tolerancia, pues de no ser exacta la mención a las dimensiones, o de no precisarse algún margen de tolerancia sobre las dimensiones exactas, se genera inseguridad jurídica en cuanto a cuáles serían las dimensiones permitidas, al tiempo que resultaría difícil exigir el cumplimiento de una regulación "orientativa".

3.3.7. Erratas en el anteproyecto.

- En el preámbulo, en la página 3, en el cuarto párrafo, en la línea 7ª, donde dice: "(…) atendiendo los siguientes motivos de interés general (…)", debe decir: "(…) atendiendo a los siguientes motivos de interés general (…)".

- En el artículo 71.3, debe concordar en género "persona titular", "licencia de autotaxi" y "afectado": "La persona titular de una licencia de autotaxi afectada (…)".

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL DE ORGANIZACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO Y CALIDAD REGULATORIA

Ignacio Molina Florido

Información de Firmantes del Documento
IGNACIO MOLINA FLORIDO - DIRECTOR GENERAL Fecha Firma: 08/05/2025 09:55:57
MADRID

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

PREÁMBULO

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, dispone en su artículo 9.3 que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de personas usuarias en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid.

En desarrollo de la citada Ley 20/1998, se aprobó 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, posteriormente modificado por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno. Mediante esta modificación, se han introducido nuevas medidas dirigidas a flexibilizar aún más la prestación de los servicios de taxi, adaptándola a la realidad actual del mercado de transportes y ofreciendo una mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las personas usuarias, primando la calidad y seguridad en su realización.

El Acuerdo de 28 de noviembre de 2012, del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, (en adelante, ORT) ha sido modificado para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos mediante acuerdos plenarios de 30 de julio de 2014, 31 de octubre de 2017 y 1 de junio de 2021. Resulta ahora necesario acometer una nueva modificación.

En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es incorporar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte en autotaxi, adecuándolos a la realidad demandada por las personas usuarias. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad del servicio y de los vehículos autotaxi y la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi, como cuestiones más relevantes.

La accesibilidad del transporte y la protección de los derechos de las personas con discapacidad física precisa la modificación de la ordenanza, incluyendo un procedimiento específico para el otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi, disfrutando de los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, y la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y ECO. Además se incluye para las licencias con eurotaxi un sistema servicios mínimos obligatorios y de adscripción a radioemisoras y entidades de contratación que dispongan con reservas previas. Estas medidas, necesarias y adecuadas, se adoptan con la finalidad de aumentar la flota de vehículos eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% o fracción de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada y de proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social, que permita la cobertura y disponibilidad del servicio.

En relación con la calidad y seguridad del servicio, se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas en sus dimensiones aplicables a los vehículos que se sustituyan, ya sea por

un modelo autorizado como por uno que sea de libre elección, medidas necesarias y proporcionadas que se fundamentan en la gestión del transporte público, la protección del entorno y de los derechos de las personas consumidoras y usuarias.

Además, se incorpora en esta modificación la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi de los sábados, domingos y festivos entre semana, ya que ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante, 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 las personas usuarias 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 en los sábados, domingos y festivos entre semana.

También se incluye una medida de ordenación del examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi para favorecer la calidad del servicio y contribuir a la protección de los derechos de las personas viajeras. El ejercicio de la profesión de conductor exige, entre otros requisitos, superar un examen que es una prueba con contenidos específicos relacionados con el taxi en la que se incluyen los relacionados con el conocimiento de Madrid y de los municipios que integran el Área de Prestación Conjunta de Madrid, los lugares de interés, el régimen tarifario, y marco legal del servicio, la sostenibilidad y la accesibilidad para la atención de los personas con discapacidad. Permitir la reiteración excesiva de exámenes refleja una falta de preparación estructural de los contenidos necesarios para superar la prueba. De este modo, se incluye 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 repercuten directamente en la calidad, seguridad y derechos de las personas usuarias del servicio.

Igualmente, en relación con la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi se incluye que los solicitantes deberán acreditar que disponen del título de Educación Secundaria Obligatorio, dado que proporciona unas competencias y una base educativa básica para afrontar la profesión de conductor de taxi ,necesario para favorecer la calidad en la profesionalización del servicio, la gestión del transporte y para proteger los derechos de las personas viajeras de acceso a un servicio eficiente y de calidad.

Finalmente, en relación con la licencia por puntos, se modifican los artículos 70, 71 y el anexo VIII 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 de conductor y no a la licencia de autotaxi, ha imposibilitado su aplicación, dado que de acuerdo con la normativa de transportes, la responsabilidad por la comisión de la infracciones en materia de transporte corresponde a la persona titular de la licencia de autotaxi y no a la persona conductora. De este modo, se revisa su redacción con la finalidad de otorgar una mayor seguridad jurídica en la aplicación del sistema por puntos a la licencia y 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 las conductas infractoras.

El proceso de elaboración de la modificación de la Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y atiende a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En cuanto a los principios de necesidad, eficacia y seguridad jurídica, el taxi es un servicio de interés público que justifica su intervención en la necesidad y adecuación de las medidas adoptadas basadas en razones de interés general: la necesaria gestión y ordenación del servicio de transporte de vehículos autotaxi, la protección del entorno urbano y la protección de los derechos de las personas usuarias, concretamente, de las personas con discapacidad, para dar cumplimiento al mandato estatal de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada; la gestión del tráfico y del transporte y entorno urbano que favorece la coordinación entre las personas titulares de licencia y la prestación continuada del servicio y su adecuada cobertura, de forma equitativa, justa e imparcial, permitiendo la planificación, seguimiento y control de su cumplimiento, en relación con la duración del descanso diario del servicio.

En cuanto a los principios de racionalidad y proporcionalidad, el conjunto de medidas son aptas y útiles para la consecución de los fines de aumentar la flota de vehículos eurotaxi legalmente exigida y favorecer la continuidad y cobertura de los servicios de taxi destinados a las personas usuarias, como medidas de gestión y ordenación del transporte; resultan indispensables por no existir un medio más proporcional y menos restrictivo a la libertad económica, de acuerdo con lo expresamente previsto por la legislación estatal y autonómica para su consecución, escogiéndose aquellas menos gravosas y restrictivas para los derechos de los operadores y, finalmente, modera los intereses contrapuestos y comunes de otras modalidades de transporte y la actividad del taxi, alcanzando una equilibrada ponderación entre las ventajas y los perjuicios generados al limitar un derecho con el fin de proteger otro derecho.

Asimismo, satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque las medidas de gestión y ordenación se refieren a las licencias de autotaxi, los permisos de conductor, los vehículos autotaxi y las condiciones de prestación del servicio de las licencias, a su régimen de utilización, al ejercicio de la actividad, en condiciones de igualdad a todos las personas titulares de licencias de autotaxi independientemente de su género. En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que estas medidas de planificación, gestión y ordenación del transporte no pueden incidir.

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente flexibilidad en sus opciones de transporte buscando la calidad, seguridad y accesibilidad. La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios, al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta, y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea, justifican la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de las personas usuarias, atendiendo a los siguientes motivos de interés general: la accesibilidad del transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas, fomentando la mayor disponibilidad de la flota de vehículos eurotaxi; la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias como destinatarias de los servicios de autotaxi y la gestión del transporte público y protección del entorno urbano, flexibilizando los requisitos de los vehículos autotaxi en relación con sus dimensiones máximas y mínimas y tolerancias permitidas para garantizar la seguridad y comodidad de las personas usuarias, de aplicación en las sustituciones de vehículos por un modelo previamente autorizado como por uno que sea de libre elección.

La modificación de la ordenanza viene motivada por el interés general de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada para personas de movilidad reducida y mejorar la calidad y seguridad de los vehículos, adecuando la regulación de los servicios de transporte prestados en vehículos autotaxi a la nueva realidad del mercado de transportes y a los avances de la tecnología incorporada a los vehículos.

La Ordenanza contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige, ajustándose, por tanto, al principio de proporcionalidad, siendo apta e idónea para los fines que se persiguen. Asimismo, garantiza el principio de transparencia, pues se ha dado cumplimiento a los trámites de consulta pública de las organizaciones y asociaciones profesionales más representativas del sector previsto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio y al de información pública conforme a lo establecido en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012*

Se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, en los términos que se indican a continuación:

Uno**.-** Se añade un nuevo artículo 6 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“ Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso.

2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:

a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad.
b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias.
c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez.
d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.
e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3.

3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.

4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi.”

Dos.- En el artículo 7, se suprime el apartado 5 que queda sin contenido y se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. El adquirente de la licencia de autotaxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

a) Adscribir un vehículo de forma simultánea. El vehículo autotaxi podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiera la disposición del mismo o bien otro distinto, que se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza.

b) Iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de 60 días naturales que establece el artículo 36.”

Tres-. En el artículo 10, se suprime la letra h) del apartado 1 que queda sin contenido y se añade una nueva letra i) en el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de eurotaxi atendiendo a la accesibilidad.”

Cuatro.- En el artículo 16, se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 3, que quedan redactados en los siguientes términos:

“1 . Los vehículos no podrán superar la antigüedad prevista en la normativa autonómica en materia de transportes.”

“3. Los vehículos eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo medioambiental C, ECO o Cero emisiones para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.”

Cinco.- En el artículo 17, se añade un apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

“4. No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque.”

Seis.- En el artículo 18, se añade un nuevo apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

4. La autorización de modelo podrá modificarse para la inclusión de nuevas variantes y/o versiones, a petición de persona interesada acompañando la documentación que resulte necesaria conforme a lo previsto en el apartado 2.

Siete.- En el artículo 20, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido, y se modifican el párrafo 1.º de la letra a) y el párrafo 1.º de la letra b), ambos del apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

“1.º) Estar clasificado como turismo, matriculado y habilitado para la circulación destinado al servicio público de taxi de acuerdo con la normativa estatal en materia de tráfico.”

“1º) Los requisitos de instalación del taxímetro conforme a la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal.”

Ocho.- Se añade un nuevo artículo 20 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 20 bis. *Accidente o avería de los vehículos autotaxi.*

1. En el supuesto de accidente o avería del vehículo autotaxi, la persona titular de la licencia de autotaxi podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, utilizando otro vehículo autotaxi o un vehículo arrendado de acuerdo con lo establecido en los siguientes apartados.

2. Cuando la persona titular de la licencia de autotaxi utilice otro vehículo autotaxi deberá solicitar la tarjeta de identificación provisional a que hace referencia el artículo 34, aportando un certificado de taller autorizado que acredite que el vehículo se encuentra averiado o accidentado. La tarjeta tendrá una validez máxima de tres meses.

3. Cuando se vaya a utilizar un vehículo arrendado como taxi de sustitución deberá cumplirse el siguiente régimen:

a) Las empresas autorizadas para realizar la actividad de arrendamiento por el órgano autonómico competente deberán someter los vehículos que vayan a arrendar a las inspecciones ordinarias.

En esta inspección se verificará que los vehículos cumplen los requisitos, características y elementos mínimos obligatorios exigidos en la normativa autonómica y municipal en materia de transportes y las demás condiciones previstas en esta ordenanza.

b) La persona titular de la licencia de autotaxi que vaya a utilizar un taxi de sustitución deberá realizar una comunicación previa, según modelo establecido al efecto por los servicios municipales, en el que consten los siguientes datos referidos al arrendamiento:

1º. Los datos de la persona titular.
2º. El número de licencia de autotaxi
3º. La matrícula del vehículo arrendado.
4º. La fecha de inicio y de fin de la sustitución, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo y el documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro.

Estos datos quedarán anotados en el Registro municipal de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid.

4. Durante la prestación del servicio con un taxi de sustitución, deberán llevarse a bordo del vehículo, además de los documentos previstos en el artículo 51 como si de su vehículo se tratase, el contrato de arrendamiento y la comunicación prevista en el apartado 3 b), cuando realicen sus servicios utilizando los vehículos arrendados.

5. Los vehículos irán identificados externamente con la leyenda “TAXI DE SUSTITUCIÓN” en las puertas laterales y trasera, así como con el número de licencia del vehículo averiado al que sustituye, según tipologías del anexo V.

6. Las personas titulares de licencias de eurotaxi podrán utilizar un vehículo de sustitución ordinario. En este caso, se les aplicará el régimen de descanso correspondiente a su licencia conforme al artículo 37.”

Nueve.- En el artículo 22, se suprimen la letra d) del apartado 1 y el apartado 5, que quedan sin contenido, se modifica la letra e) del apartado 1 y se añade una letra f) en el apartado 1, que quedan redactadas en los siguientes términos:

“e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla, en sus valores de funcionamiento, con la Norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya.”

“f) Dispositivo electrónico de navegación que incluya callejero y cálculo de rutas. Podrá estar integrado en el vehículo o ser un dispositivo separado.”

Diez.- En el artículo 22 bis, se modifica el apartado 3 y se añade un apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Para la contratación a precio cerrado el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2.

Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente:

a) Expresión "Precio cerrado".
b) Importe del precio cerrado.
c) Reducción aplicada.
d) Cantidad total facturada, con la expresión "IVA incluido.”

“5. El tique de la impresora de los taxis de sustitución deberá contener los siguientes datos mínimos:

a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.
b) Número y, en su caso, serie del tique.
c) Nombre de la empresa arrendadora y CIF.
d) La expresión “Taxi de sustitución” y matrícula del vehículo arrendado.
e) Datos de identificación del cliente.
f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.
g) Origen y destino del viaje.
h) Distancia recorrida expresada en Km.
i) Detalle de la tarifa expresada en euros con los siguientes datos:
    1º. Importe del servicio.
    2º. Tarifas aplicadas.
    3º. Detalle de suplementos.
    4º. Cantidad total facturada con la expresión “ IVA Incluido”.

Los puntos e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.”

Once.- En el artículo 25, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. En el exterior del vehículo autotaxi deberán figurar el número de la licencia municipal, la letra indicativa del día de libranza y el adhesivo con el escudo del Ayuntamiento de Madrid.

En el interior del vehículo autotaxi, en sitio visible para las personas usuarias, se colocarán los adhesivos con las tarifas vigentes, una placa con el número de la licencia municipal y la matrícula del vehículo. En sitio accesible, se ubicarán los mismos datos en sistema Braille. Además, se colocará un cartel informativo sobre la existencia de hojas de reclamaciones a disposición de las personas usuarias.”

Doce.- En el artículo 28, se modifica la letra b) del apartado 1 y se añade la letra e) del apartado 1. Se modifica la letra a) del apartado 2 y se añade un nuevo apartado 4.

El artículo 28, apartado 1, letras b) y e), queda redactado en los siguientes términos:

“b) No padecer enfermedad infectocontagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de vehículo autotaxi o ponga en peligro la salud de las personas usuarias, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas.”

“e) Estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero se deberá estar en posesión de la credencial que acredite su homologación o convalidación en su caso”

El artículo 28, apartado 2, letra a), queda redactado en los siguientes términos:

“a) Conocimiento sobre el municipio y sus alrededores, la ubicación de las principales oficinas públicas, centros oficiales, hoteles y lugares de ocio, así como, en el caso de Área de Prestación Conjunta de Servicio de Madrid, de las localidades que la componen.”

El artículo 28, apartado 4 queda redactado en los siguientes términos:

“A partir del segundo suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 30 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes.”

Trece.- En el artículo 29 bis, se modifica la letra a) del apartado 5 y el ordinal 1.º de la letra b) del apartado 8, que quedan redactados en los siguientes términos:

“a) Si afectara a los conocimientos, sometiéndose a la prueba de control de conocimientos prevista en el artículo 28.”

“1º El resultado de la prueba exigida fuera desfavorable en la quinta ocasión “

Catorce.- En el artículo 37, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido.

Quince**.-** Se añade un nuevo artículo 37 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 37 bis. Duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.

La duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana será desde las 7:00 hasta las 20:00 horas.”

Dieciséis.- En el artículo 38, se suprime el apartado 2, que queda sin contenido.

Diecisiete.- En el artículo 38 bis, se modifican las letras b) y c) del apartado 3 y se añade una letra e) en el apartado 3, que quedan redactadas de la siguiente forma:

“b) 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, cuyos canales de comunicación han de ser accesibles para las personas con discapacidad, a través de aplicaciones y páginas web (vía texto).”

“c) Facilitar a los servicios municipales la información obtenida, a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos a la que esté adscrito de acuerdo con el apartado

b), en relación con la prestación de los servicios realizados a personas con movilidad reducida, especialmente:

1º El número y características de los servicios contratados, con y sin reserva previa.
2º Los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos.
3º Las quejas y reclamaciones de los usuarios."

No se admitirán certificados de entidades que no permitan la reserva previa de servicios de taxi adaptado, al menos, con 24 horas de antelación."

"e) Prestar al menos un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado a personas de movilidad reducida en cómputo anual, que deberá acreditarse mediante certificado de la radioemisora o entidad de contratación a la que esté adscrito que cumpla los requisitos del apartado b)."

Dieciocho.- Se suprime el artículo 38 quáter, que queda sin contenido.

Diecinueve.-En el artículo 39, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:

a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.

Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica en materia de transportes.

b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes."

La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación".

Veinte.- El artículo 39 bis se suprime, que queda sin contenido.

Veintiuno.- El artículo 39 ter se suprime, que queda sin contenido.

Veintidós.- En el artículo 48 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para las personas titulares de las licencias, las personas conductoras de los vehículos autotaxi, cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios y para las personas usuarias."

Veintitrés**.-** En el artículo 49, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. Podrán establecerse paradas de carácter provisional o estacional y paradas especiales para el servicio nocturno, así como puntos de parada de uso exclusivo para eurotaxis o paradas para su uso exclusivo por vehículos eléctricos.

Veinticuatro.- En el artículo 51, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Estos documentos deberán ser exhibidos por las personas conductoras al personal de la Inspección del Transporte y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello. Dichos documentos podrán exhibirse en formato digital, cuando así se hayan emitido."

Veinticinco**.-** Se modifica el artículo 69, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 69. Inmovilización y retirada del vehículo

Los agentes municipales competentes del Ayuntamiento de Madrid podrán, con observancia del principio de proporcionalidad, ordenar la inmediata inmovilización del vehículo así como su retirada y traslado al depósito correspondiente del Ayuntamiento de Madrid o al órgano de verificación competente, en los términos previstos en la normativa estatal y autonómica en materia de ordenación y coordinación de los transportes terrestres."

Veintiseis.- Se modifica el artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 70 Licencia de autotaxi por puntos

1. Cada licencia de autotaxi dispone de un saldo inicial de ocho puntos a efectos de graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

2. El saldo de puntos asignado a la licencia de autotaxi se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de las infracciones de los artículos 18 b) 10º, 18 c) y 18 h) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en el número de puntos que se determinan en el anexo VIII."

Veintisiete.- Se modifica el artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 71 Procedimiento

1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicarán expresamente:
   a) La sanción económica que corresponda.
   b) El número de puntos que se detraen.
   c) El saldo de puntos restantes.
   d) Si el saldo de puntos restantes fuera cero, se incluirá la sanción de suspensión temporal prevista en el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

2. La suspensión temporal afectará a la licencia con la que se hubiesen cometido las infracciones. Cumplida la suspensión temporal, la persona titular de la licencia recuperará los ocho puntos.

3. La persona titular de una licencia de autotaxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos transcurridos dos años sin haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones indicadas en el artículo 70.2."

Veintiocho.- Se suprime la Disposición Transitoria Tercera, que queda sin contenido.

Veintinueve.- El anexo I queda redactado en los siguientes términos:

“ANEXO I. Características de los vehículos autotaxi.

A. DIMENSIONES

1. Los vehículos autotaxi deberán cumplir las siguientes dimensiones:

a) Las dimensiones mínimas de los vehículos serán las especificadas en el cuadro siguiente:

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
L_1	Distancia (mm) comprendida entre sus extremos anterior y posterior, excluyendo parachoques, salientes o accesorios.	≥ 4350
L_2	Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior del vehículo, medida a una altura por encima de 650 mm sobre el punto más bajo del piso del mismo. Esta medida se exigirá en una altura mínima de 250 mm sin solución de continuidad entre estos dos montantes.	≥ 700
Angulo α	Apertura angular de las puertas posteriores (grados sexagesimales).	≥ 63°
H_1	Distancia (mm) libre entre el umbral y el dintel del hueco de la puerta posterior medida en un plano transversal. La medida se mantendrá como mínimo en una longitud horizontal de 300 mm en la parte superior.	≥ 920
L_5	Proyección sobre un plano longitudinal de la traza horizontal (mm) de la distancia entre el punto B al punto R del asiento posterior del lado de la persona conductora.	≥ 1630
(*) L_6	Distancia (mm) mínima horizontal entre el punto situado 250 mm por encima de la vertical del punto R y la parte posterior del asiento delantero; estando éste en su posición más retrasada y el respaldo en ángulo de 25 º, si lo permite su regulación.	≥ 455
(*) H_2	Distancia (mm) entre el punto R del asiento posterior y el techo del vehículo, medida sobre una recta situada en un plano longitudinal que contiene este punto e inclinada hacia atrás en 8º respecto a la vertical.	≥ 815
(*) A_1	Distancia (mm) mínima horizontal entre paneles medida en el plano transversal que pasa por el punto R de asiento posterior a una altura comprendida entre R y R + 350 mm sin incluir apoyabrazos, ceniceros y guarniciones u otros accesorios. Esta medida se mantendrá al menos en una altura de 150 mm sin solución de continuidad.	≥ 1380

(*) En vehículos con 3ª y 4ª fila de asientos, estas magnitudes se repetirán añadiéndoles los subíndices "b" y “c”

Maletero	Capacidad para una silla de ruedas, que plegada tenga unas dimensiones 1.030 mm x 900 mm x 290 mm	
	Capacidad para albergar al menos dos bultos de equipaje de 600 mm x 850 mm x 350 mm	
	Capacidad (dm^3) del maletero	≥ 400

b) Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse:

1º) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.

2º) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.

3º) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

2.- Las dimensiones máximas de los vehículos serán las especificadas en el siguiente cuadro:

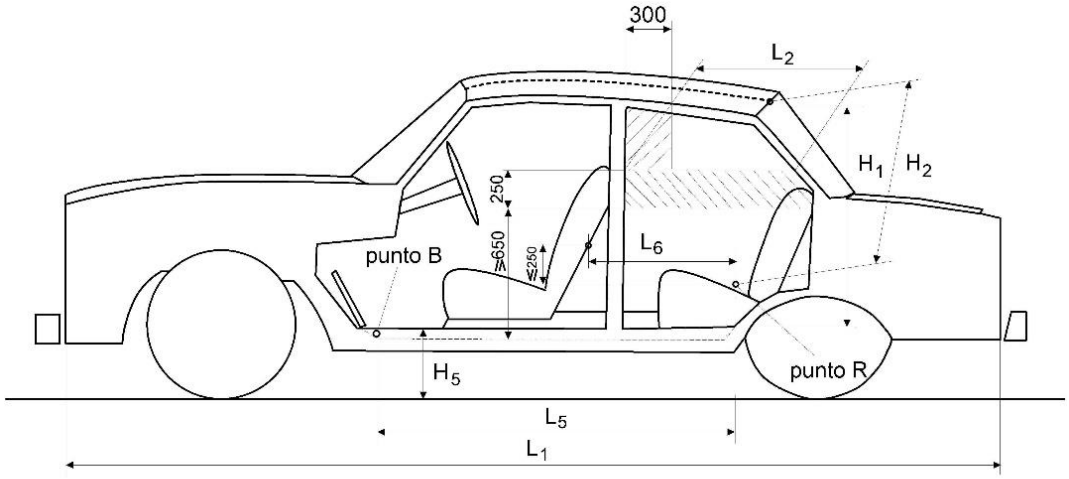
MAGNITUD	OTRAS DEFINICIONES	VALOR
$H_{5(**)}$	Altura (mm) del umbral de la puerta trasera, medida desde la calzada, con la presión de inflado recomendada por el fabricante, el vehículo libre de carga y la suspensión en la posición normal. Se entiende por umbral de la puerta el punto más elevado cuya altura deba salvar una persona para acceder al interior del vehículo.	≤ 462

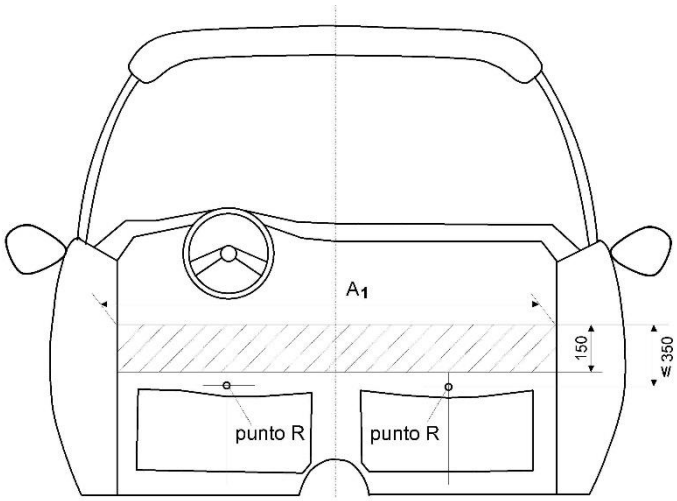
(**) Cuando supere los 462 mm, el vehículo incluirá la instalación de ayudas técnicas tales como escalones, asideros o similares de acuerdo con lo que se disponga por los servicios técnicos municipales, debiendo legalizarse en caso de ser necesario de conformidad con la normativa de industria.

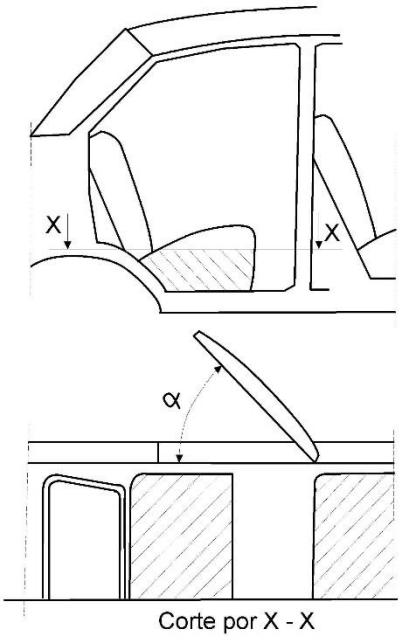
3.De acuerdo con lo previsto en el artículo 17.1 b), los vehículos eurotaxi están exentos de cumplir los requisitos de dimensiones previstas en este anexo, con independencia de la clasificación medioambiental del vehículo.

No obstante lo anterior, los servicios municipales podrán exigir la instalación de ayudas técnicas como escalones, asideros o similares, de conformidad con lo previsto en la normativa de accesibilidad.

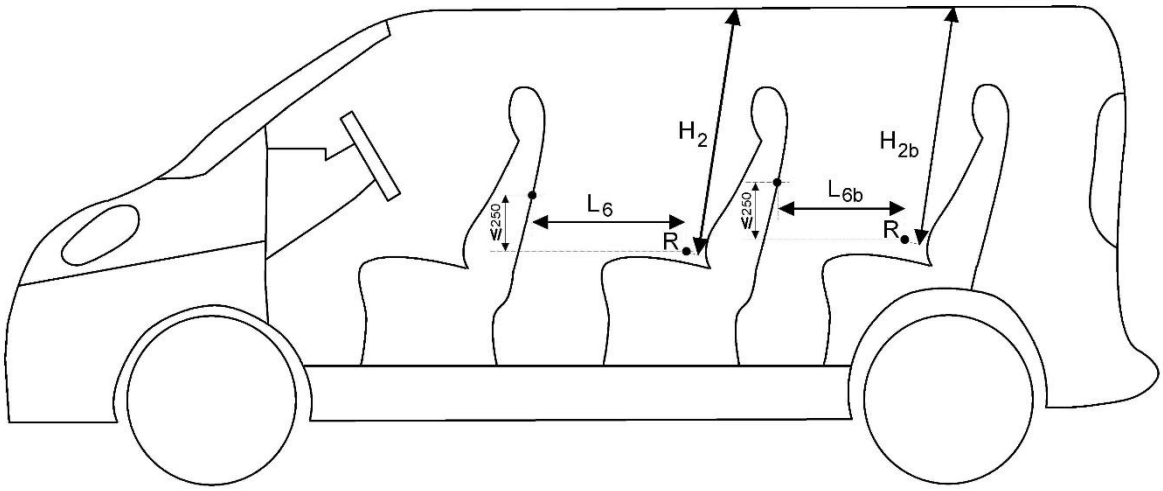
B.-CROQUIS DE LAS DIMENSIONES

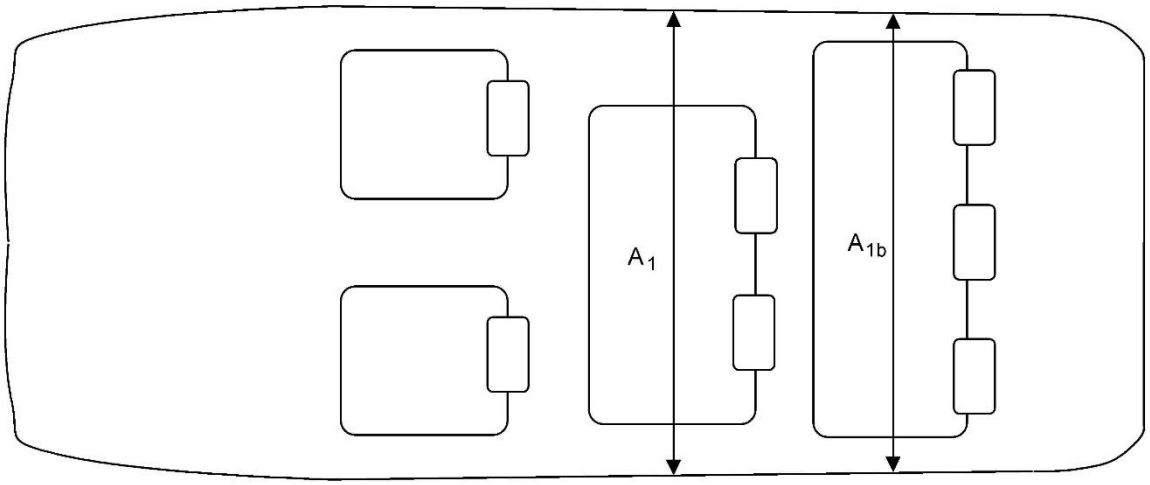






Vehículos de más de 5 plazas





Treinta.- Se suprime el anexo II, que queda sin contenido.

Treinta y uno.- En el anexo III, se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Dimensiones:

a) Las dimensiones orientativas del módulo, referidas al eje longitudinal del vehículo, son:
   1º. Su anchura estará comprendida entre los 90 y los 200 mm (A)
   2º. Su longitud estará comprendida entre los 290 y 420 mm (B)
   3º. Su altura estará comprendida entre los 110 y los 160 mm (C)

Los compartimientos mantendrán entre sí unas proporciones similares a las que aparecen en la figura 1 de referencia.

Los módulos luminosos se adaptarán a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como de posición, permitiendo su ubicación en el lado derecho en el sentido de marcha y el uso de una base imantada de acuerdo con las especificaciones incorporadas en las Instrucciones de montaje de taxímetros.

El módulo luminoso deberá mostrar una clara y adecuada visualización de los caracteres alfanuméricos tanto de día como de noche.

b) Las dimensiones orientativas de la matriz de puntos de la tarifa (figura 2) son:
   1º. Altura: 70 mm (D)
   2º. Anchura: 45 mm (E)

c) Las dimensiones orientativas de la palabra «TAXI» (figura 3) son:
   1º. Longitud: entre 130 y 190 mm (F)
   2º. Altura: entre 70 y 80 mm (G)
   3º. Anchura de trazo: igual o superior a 10 mm (H)

   El tipo de letra de la palabra «TAXI» será similar al que aparece en la figura 3

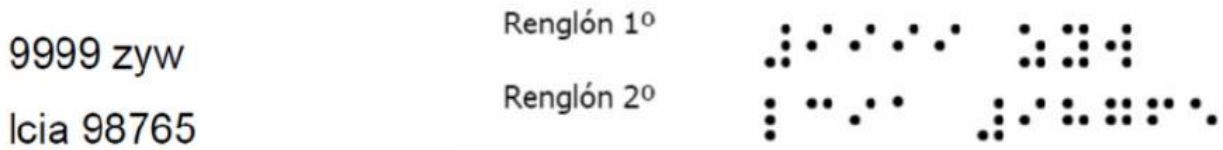
Treinta y dos.- En el anexo V. A. PINTURAS, DISTINTIVOS Y ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS, se suprime del apartado 2.1 la expresión “el número de plazas” y se modifica la ubicación y descripción de la placa en braille, que queda redactado en los siguientes términos:

“Ubicación y descripción de la placa en braille:

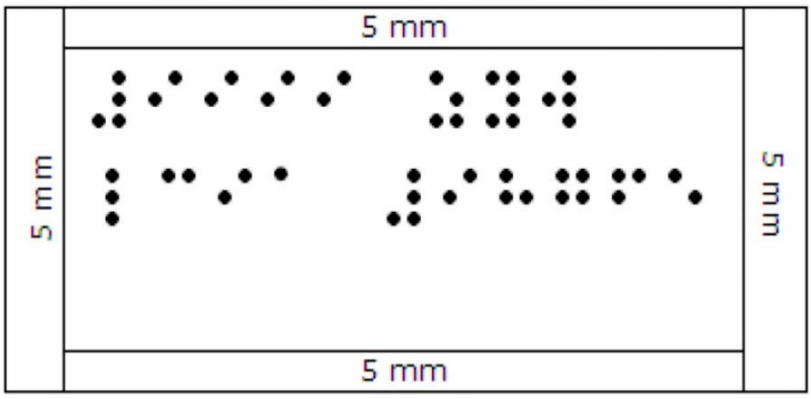
Se ubicará en la puerta posterior derecha, lo más cerca posible del tirador interior de apertura.

El material deberá ser un soporte flexible pudiendo ser autoadhesivo, con un espesor mínimo de 110 micras, con un color similar al de la superficie donde se coloque o bien transparente.
Contará con dos líneas (matrícula y licencia) y el texto irá siempre en minúsculas.

Ejemplo de contenido BRAILLE de una placa interior:



Además, se han de añadir 5 mm de distancia mínima por cada uno de los cuatro lados del soporte, lo que permite reconocer con mayor facilidad los puntos que componen los caracteres en braille que se encuentran más cercanos a los bordes.



Treinta y tres.- En el anexo V.A.2, se añade un nuevo apartado 2.3, que queda redactado en los siguientes términos:

"2.3.Cartel informativo Hoja Reclamaciones.

En el interior del vehículo, en sitio visible para las personas usuarias, se colocará una placa de plástico o metálica fijada de modo que no sea posible su fácil desprendimiento en la que figurarán troquelados/marcados en negro sobre fondo blanco, la siguiente leyenda "Existen hojas de reclamaciones a disposición del usuario", en caracteres de fácil observación.

En el caso de vehículos adaptados (Eurotaxi), se podrá ubicar en el interior del vehículo, centrada sobre la ventanilla de la segunda fila de asientos para asegurar la visibilidad de la persona que viaja en silla de ruedas.

La dimensión mínima de esta placa será de 70 mm (o inferior) x 35mm, y una vez instalada en el vehículo, deberá presentar las puntas redondeadas y en sus aristas no quedarán bordes o rebabas que pudieran causar cualquier tipo de daño o lesión. Los caracteres alfanuméricos recogidos en la placa deberán tener una dimensión mínima para poder ser leídos sin dificultad por las personas ocupen las plazas traseras."

Treinta y cuatro.- En el anexo V.B. Otros adhesivos de los vehículos, se modifica el párrafo primero y se añade un nuevo apartado 5, que quedan redactados en los siguientes términos:

"En el caso de que el vehículo disponga de un sistema de videovigilancia con fines de seguridad se deberá cumplir con el deber de información prevista en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Siguiendo las especificaciones previstas por las instrucciones de la Agencia de Protección de Datos se deberá colocar un adhesivo informativo con el modelo establecido en la Instrucción 1/2006, de 8 de noviembre que se puede descargar en la página web de la propia Agencia www.agpd.es, y un tamaño mínimo de 100 cm2. Asimismo, en lugar visible del interior del vehículo deberá darse la misma información."

"5. Identificación de los taxis de sustitución.

Los vehículos arrendados como taxi de sustitución deberán incorporar las pinturas, distintivos y adhesivos descritos en esta ordenanza e irán identificados con la leyenda "TAXI SUSTITUCIÓN" pintada en color azul Pantone 286C, de acuerdo con las siguientes instrucciones:

a) Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN deberán figurar en ambas puertas traseras. Se pintarán en líneas diferentes, con un tamaño aproximado de letra de 7,5 cm. La parte superior de la palabra "TAXI" se situará a una distancia aproximada de 10 cm del borde inferior de la ventanilla de la puerta.

b)Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN" deberán figurar en parte trasera del vehículo. Se pintarán en la misma línea, con un tamaño aproximado de letra de 5 cm. La leyenda podrá ubicarse bajo la matrícula y de no existir espacio sobre el lado derecho del paragolpes.

La tipología de letra y dimensiones serán facilitada por los servicios municipales."

Treinta y cinco.- Se suprime el anexo VIII que queda sin contenido

Treinta y seis.- Se modifica el anexo VIII, que queda redactado en los siguientes términos:

"La persona titular de una licencia de autotaxi que sea sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se recoge en el siguiente cuadro:

Descripción	Artículo	Puntos
Incumplimiento del régimen de descanso: Prestar servicio en día de descanso	Artículo 18 h) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen tarifario	Artículo 18 c) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen de paradas: buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida o lugar habilitado	Artículo 18 b) 10ª de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del número mínimo de servicios obligatorios a personas de movilidad reducida	Artículo 18 g) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	4

Disposición transitoria primera. *Modelos de eurotaxi con clasificación medioambiental C.*

Los modelos de vehículos eurotaxi con clasificación medioambiental C autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación se consideran válidos conforme a las disposiciones técnicas aprobadas en su momento por los servicios municipales, sin perjuicio de las adaptaciones que, en su caso, puedan resultar precisas.

Disposición transitoria segunda. Régimen de descanso de las licencias de autotaxi con vehículos eléctricos puros.

1. Los vehículos eléctricos puros que, a la entrada en vigor de esta modificación, estén adscritos a una licencia de autotaxi podrán seguir disfrutando de la exención del régimen de descanso prevista en el artículo 37.

2. Los vehículos eléctricos puros que se adscriban a una licencia de autoaxi en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta modificación, estarán exentos del régimen de descanso previsto en el artículo 37, siempre que el titular de la licencia acredite que el pedido del vehículo nuevo fue realizado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta modificación.

El pedido del vehículo se acreditará mediante la aportación de documento oficial sellado y firmado por el concesionario en el que conste la fecha del pedido del vehículo nuevo a nombre del titular de la licencia, la fecha prevista de entrega y la fianza prestada como garantía.

3. La exención del régimen de descanso se perderá en el caso de transmisión de la licencia, salvo que se realice en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la modificación y se aporte contrato de compraventa de la licencia y el vehículo de forma conjunta de fecha anterior a la entrada en vigor de esta modificación.

4.Las licencias de autotaxi con vehículo eléctrico puro que estén disfrutando de la exención del régimen de descanso, deberán acreditar esta circunstancia durante la prestación del servicio y podrán retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza del artículo 25.2.

Disposición final primera. *Título competencial*

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid de acuerdo con las normas que a continuación se citan:

a) El artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de la Bases de Régimen Local, en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.
b) El artículo 38 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
c) El artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de transporte urbano.
d) 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 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, en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad
e) El artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, en materia de protección de los derechos de consumidores.
f) La disposición final segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, para dar cumplimiento a la habilitación”

Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza*.

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.
b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de la ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.

Disposición final tercera. *Publicación, comunicación y entrada en vigor*.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.3, párrafos e) y f), de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de esta ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación definitiva se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.
b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.
c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación de la ordenanza se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

Asociación Madrileña del Taxi

Asociación madrileña del Taxi

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID
AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
DIRECTORA GENERAL DE GESTION Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACION
C/ALBARRACIN, 33 3ª PLANTA
28037 MADRID

ASOCIACION MADRILEÑA DEL TAXI

[redacted]

–PRESIDENTE-

Estimada Directora General,

Desde la Asociación Madrileña del Taxi, nos dirigimos a usted para solicitar formalmente que se autorice la operatividad continua de los vehículos de autotaxi, las 24 horas del día los siete días de la semana, sin restricciones de turnos ni limitaciones horarias impuestas por normativa municipal.

La presente solicitud se fundamenta en diversas razones de peso que exponemos a continuación:

1. **Alta demanda de servicios en todas las franjas del día**

Actualmente, el sector experimenta una demanda sostenida en franjas horarias muy diversas, incluyendo las horas nocturnas, festivos y fines de semana. Esta realidad está documentada por los datos que manejan las principales emisoras de radio del sector, como Radio Teléfono Taxi y otras plataformas que reflejan tiempos de espera y volúmenes de llamadas que superan la capacidad operativa bajo el régimen de turnos actuales.

2. **Nuevas licencias promovidas por el Ayuntamiento**

La iniciativa del Ayuntamiento de otorgar nuevas licencias de taxi, aunque destinadas a personas con discapacidad, afectará de forma inevitable al actual equilibrio entre oferta y demanda, contribuyendo a la modificación del estatus quo del sector. Este hecho refuerza la necesidad de que el resto de la flota pueda operar libremente para adaptarse a los nuevos escenarios competitivos.

3. **Desatención a la situación de las licencias judicializadas**

Un total de **13 sociedades han solicitado 195 licencias de taxi** para prestar servicio en Madrid, saltándose todos los procedimientos establecidos en la Ordenanza Municipal. Aunque el Ayuntamiento ha rechazado estas peticiones, estas sociedades han interpuesto un recurso contencioso-administrativo contra la decisión de la administración local que se resolvió **el pasado 16 de enero.**

La negativa del consistorio a adaptar la normativa vigente que garantice una protección efectiva del sistema tradicional de licencias genera una clara señal de apertura hacia la liberalización del sector. Ante esta perspectiva, entendemos que permitir a los taxis operar 24/7 es una medida imprescindible para preservar la competitividad de un servicio público que sigue siendo esencial para la movilidad de la ciudad.

En virtud de lo expuesto, solicitamos que el Ayuntamiento de Madrid habilite, de forma inmediata o en el menor plazo posible, la posibilidad de que los titulares de licencias puedan operar sus vehículos durante las 24 horas del día, los siete días de la semana, de forma voluntaria, respetando siempre las condiciones laborales de los conductores y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad vial y descansos.

Agradeciendo de antemano su atención y esperando una pronta y favorable respuesta, reciba un cordial saludo.



Madrid, a 20 de junio de 2025

Asociación Madrileña del Taxi

Asociación madrileña del Taxi

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID
AREA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
DIRECTORA GENERAL DE PLANIFICACION E INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD
C/MONTALBAN, 1
28014 MADRID

ASOCIACION MADRILEÑA DEL TAXI

[redacted]

–PRESIDENTE-

Estimada Directora General,

Informados de los cambios previstos por el Gobierno sobre las etiquetas de la DGT, ante posibles cambios en las clasificaciones de vehículos Eco y Cero emisiones, entendemos que sería conveniente la modificación del

Artículo 16. *Requisitos*.

1. Los vehículos no podrán superar la antigüedad de 10 años contados desde su primera matriculación, cualquiera

que sea el país donde ésta se hubiere producido.

2. Los vehículos autotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para

categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Con el fin de evitar que algunos vehículos autorizados por el Ayuntamiento actualmente queden fuera de la clasificación Cero emisiones y Eco, proponemos la siguiente redacción de dicho artículo

Artículo 16. Requisitos.

1. Los vehículos no podrán superar la antigüedad de 10 años contados desde su primera matriculación, cualquiera que sea el país donde ésta se hubiere producido.

2. Los vehículos autotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

3. En caso de no disponer del distintivo ambiental Cero emisiones o ECO, los vehículos deberán estar clasificados en alguno de los siguientes tipos de la categoría M1:

- vehículo eléctrico de batería (BEV)
- vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)
- vehículo de hidrógeno (HICEV)
- vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC)
- vehículo de pila de combustible

- vehículo híbrido enchufable con autonomía inferior a 40km (ciclo NEDC)
- vehículo híbrido no enchufable (HEV)
- vehículo propulsado por gas natural
- vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP).

En todo caso, además, deberán cumplir en función del combustible que usen:

- Vehículos gasolina: Nivel de emisiones EURO 4/IV, 5/V o 6/VI.
- Vehículos diésel: Nivel de emisiones EURO 6/VI.

4. En el caso de los vehículos destinados a eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones, ECO o C (verde) para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Agradeciendo de antemano su atención y esperando una pronta y favorable respuesta, reciba un cordial saludo.



Madrid, a 26 de junio de 2025

Asociación Madrileña del Taxi

Asociación madrileña del Taxi

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID
AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
DIRECCION GENERAL DE GESTION Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACION
C/ALBARRACIN, 33 3ª PLANTA
28037 MADRID

ASOCIACION MADRILEÑA DEL TAXI

[redacted]

–PRESIDENTE-

Alegaciones al "Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012"

Uno. Artículo 6 bis

Respecto de los artículos 6 bis y 38 bis.3.e del Anteproyecto de Ordenanza, que prevén la convocatoria de nuevas licencias de eurotaxi y la imposición de un mínimo de 150 servicios adaptados anuales, respectivamente:

Primera. Falta de justificación de necesidad para otorgar nuevas licencias de eurotaxi

El objetivo de alcanzar el 5% de la flota adaptada para personas con movilidad reducida (exigido por la normativa estatal de accesibilidad: art. 8 RD 1544/2007 y art. 69 TRLGD) no justifica la creación de nuevas licencias, ya que existen mecanismos normativos plenamente válidos y menos restrictivos para garantizar ese cumplimiento mediante la regulación de las licencias vigentes, como:

- La obligación de adscripción de vehículos adaptados en el momento de transmisión de licencias (como prevé la propia Ordenanza en su art. 7.3.a y art. 6 bis.3).
- El establecimiento de incentivos económicos, fiscales o de exención de descansos a las licencias existentes para reconvertirse en eurotaxis, opción más respetuosa con el principio de mínima intervención administrativa (art. 129 Ley 39/2015).
- El ajuste progresivo mediante limitación de antigüedad y sustitución obligatoria de vehículos en determinadas categorías de licencias (art. 16 Ordenanza y disposiciones transitorias).

Por tanto, abrir nuevas licencias adicionales desborda lo razonablemente necesario, resultando una medida sobredimensionada y lesiva para los intereses de los actuales titulares de licencia, al provocar un incremento artificial e innecesario de oferta en un sector de capacidad limitada, afectando su rentabilidad y sostenibilidad económica.

Segunda. Infracción de los principios de proporcionalidad y mínima restricción (art. 129 Ley 39/2015)

La creación de nuevas licencias, cuando existen vías normativas directas para alcanzar la dotación exigida sin aumentar el número total de licencias, vulnera:

- El principio de proporcionalidad, ya que no se acredita que el objetivo no pueda alcanzarse mediante medidas menos restrictivas de derechos.
- El principio de mínima intervención, al optar por la vía más gravosa (crear nuevas licencias) en lugar de potenciar el parque actual de autotaxi con vehículos adaptados mediante transmisiones obligatorias condicionadas o incentivos.
- ¿Qué impacto tendrán sobre el mercado, los ingresos de los actuales operadores o el equilibrio económico del sector? Esto contraviene el principio de seguridad jurídica y transparencia (art. 9.3 CE y 129.1.c Ley 39/2015), así como lo dispuesto en la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado, en cuanto a la necesidad de evaluar los efectos de cualquier medida restrictiva sobre la libertad económica.
- Esta opción supone, además, una medida regresiva para el equilibrio económico del sector, introduciendo nuevas licencias de explotación que incrementan la competencia sin ajustar previamente la demanda ni el régimen de descansos.
- Discriminación indirecta y restricción injustificada a la libre competencia
- La previsión de nuevos procedimientos de adjudicación de licencias específicas de eurotaxi, en lugar de adaptar las ya existentes, favorece injustificadamente a nuevos operadores en detrimento de los actuales titulares de licencia, que sí afrontan cargas fiscales, de mantenimiento y de inversión derivadas de reconversiones de vehículos adaptados.
- Esta medida quiebra el principio de igualdad de trato entre operadores que exige la legislación sobre unidad de mercado (Ley 20/2013) y podría generar situaciones de discriminación económica en el acceso a licencias y en la rentabilidad operativa.

Por todo lo anterior, se solicita:

La supresión del artículo 6 bis del Anteproyecto de Ordenanza y que, en su lugar, se refuercen los mecanismos de reconversión progresiva de licencias ordinarias a eurotaxi mediante condicionantes en transmisiones, incentivos y requisitos de renovación de vehículos.

Cuatro. Articulo 15-2

Ante los cambios previstos por el Gobierno sobre las etiquetas de la DGT sobre las clasificaciones de vehículos Eco y Cero emisiones, entendemos que sería conveniente la modificación del

Artículo 16. *Requisitos*.

1. Los vehículos autotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

   Con el fin de evitar que algunos vehículos autorizados por el Ayuntamiento actualmente queden fuera de la clasificación Cero emisiones y Eco, proponemos la siguiente redacción de dicho artículo

2. Los vehículos autotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

3. En caso de no disponer del distintivo ambiental Cero emisiones o ECO, los vehículos deberán estar clasificados en alguno de los siguientes tipos de la categoría M1:

   - vehículo eléctrico de batería (BEV)
   - vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)
   - vehículo de hidrógeno (HICEV)
   - vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC)
   - vehículo de pila de combustible
   - vehículo híbrido enchufable con autonomía inferior a 40km (ciclo NEDC)
   - vehículo híbrido no enchufable (HEV)
   - vehículo propulsado por gas natural
   - vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP).

   En todo caso, además, deberán cumplir en función del combustible que usen:

   - Vehículos gasolina: Nivel de emisiones EURO 4/IV, 5/V o 6/VI.
   - Vehículos diésel: Nivel de emisiones EURO 6/VI.

.

Nueve. Artículo 22

Inadecuación de la Exigencia de Bucle Magnético en Vehículos Autotaxi Ordinarios

I. **Antecedentes**

El anteproyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, en su artículo 22.1.e), establece:

"Los vehículos autotaxi deberán incorporar un sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla con la Norma UNE EN 60118-4."

Dicha obligación se aplica con carácter general a todos los vehículos autotaxi, sin distinguir entre los taxis ordinarios (de 4-5 plazas y habitáculo reducido) y los eurotaxis o vehículos de 7-9 plazas, diseñados expresamente para personas con movilidad reducida y mayor espacio interior.

II. **Carencia de necesidad técnica y funcional en taxis ordinarios**

El sistema de bucle magnético está diseñado para su aplicación en espacios de cierta amplitud o ambientes ruidosos, donde la transmisión de la señal de audio al audífono o implante coclear del usuario se ve dificultada por la distancia o las interferencias acústicas.

En un taxi ordinario, con un habitáculo de dimensiones muy reducidas, donde la conversación se produce a una distancia de menos de un metro entre conductor y viajero, el efecto del bucle magnético es innecesario y superfluo, por las siguientes razones:

- La proximidad física permite una comunicación oral directa eficaz, incluso para usuarios con audífonos de última generación dotados de modos de audición ambiental o direccional.
- La potencia sonora y claridad en un espacio tan reducido no requiere de apoyo técnico adicional, siendo suficiente con la adaptación de comunicación personal (lectura labial, texto escrito o aplicaciones móviles de traducción instantánea).
- Los propios manuales técnicos de accesibilidad, como la Norma UNE-EN 60118-4, recomiendan su instalación en recintos donde la distancia entre emisor y receptor supere determinados límites o existan barreras acústicas relevantes, circunstancias que no concurren en un taxi estándar.

III. **Vulneración de los principios de proporcionalidad y buena regulación (art. 129 Ley 39/2015)**

Imponer la instalación obligatoria de bucle magnético en todos los taxis ordinarios vulnera los principios de:

- Proporcionalidad, al exigir una medida técnica costosa y de aplicación innecesaria para el fin perseguido, existiendo alternativas menos gravosas (información escrita accesible, aplicaciones móviles, interacción visual).
- Eficacia, al no aportar una mejora real de la accesibilidad en un entorno reducido y controlado, donde la atención personal directa es la vía óptima de interacción.

- No discriminación entre operadores, ya que genera una carga económica desproporcionada para los titulares de licencias de taxi ordinario, sin correspondencia con su capacidad operativa ni su configuración de vehículo.

IV. **Discriminación normativa por falta de diferenciación según tipología de vehículo**

Debe recordarse que en la normativa vigente y en otras disposiciones municipales y autonómicas de transporte, se distingue entre taxis ordinarios y eurotaxis o vehículos de gran capacidad en materia de dotaciones y equipamientos accesibles, siendo estos últimos los destinados expresamente a cubrir necesidades especiales de accesibilidad y transporte adaptado.

Resulta razonable y ajustado a Derecho exigir el bucle magnético solo en:

- Eurotaxis, diseñados para personas con discapacidad, con mayor volumen interior y posible transporte simultáneo de usuario en silla de ruedas.
- Vehículos de 7-9 plazas, donde la mayor distancia física y volumen del habitáculo pueden dificultar la recepción de sonido ambiental y justificar la instalación de este sistema.

V. Conclusión

La imposición del bucle magnético en todos los taxis ordinarios:

- Carece de justificación técnica por la reducida dimensión del habitáculo.
- No se adecua a las recomendaciones de las normas técnicas de referencia.
- Vulnera los principios de proporcionalidad y buena regulación del artículo 129 de la Ley 39/2015.
- Introduce una carga económica innecesaria para los titulares de licencias ordinarias.
- Discrimina arbitrariamente al no diferenciar según la tipología y configuración del vehículo.

VI. Solicitud

Por todo lo anterior, **se solicita:**

- **Que se modifique el artículo 22.1.e) del Anteproyecto, limitando la exigencia de instalación del sistema de bucle magnético exclusivamente a: Eurotaxis.**
- **Vehículos autotaxi de más de cinco plazas o con configuración adaptada para personas con discapacidad.**

VII. Precedente y coherencia normativa

Esta diferenciación resulta coherente con el resto de las previsiones de la propia Ordenanza en materia de dimensiones mínimas, adaptaciones, distintivos y requisitos técnicos, que discriminan entre taxis ordinarios y eurotaxis.

Doce. Artículo 28,

Inadecuación de la Exigencia del Título de Educación Secundaria Obligatoria para el Permiso Municipal de Conductor de Taxi

I. Antecedentes

La nueva redacción del artículo 28.1.e) del Anteproyecto de Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid incorpora como requisito para obtener el permiso municipal de conductor de autotaxi:

"Estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria o equivalente."

Dicha exigencia ya se contempló en ordenanzas anteriores y fue posteriormente eliminada al reconocerse su falta de vinculación directa con las competencias necesarias para el ejercicio de la actividad de conductor de autotaxi.

II. Vulneración de los principios de necesidad, proporcionalidad y eficacia (art. 129 Ley 39/2015)

La imposición de este requisito contraviene el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, que establece que las disposiciones reglamentarias deben ajustarse a los principios de buena regulación: necesidad, eficacia, proporcionalidad y no discriminación.

1. **Falta de necesidad y eficacia**

   No se acredita que el desempeño profesional de conductor de autotaxi requiera per se la tenencia del título de ESO. Las competencias funcionales esenciales para dicha actividad de conducción de vehículos, atención a usuarios, conocimiento del entorno urbano, régimen tarifario y normativa sectorial ya se garantizan mediante:

   - La obtención del permiso de conducción correspondiente.
   - La superación del examen municipal específico que evalúa conocimientos prácticos y normativos del sector.

   No existe, por tanto, una relación objetiva entre disponer del título de ESO y la capacidad profesional para ejercer como taxista, más aún cuando en ningún otro subsector del transporte urbano de viajeros (VTC, ambulancias, repartidores, autobuses urbanos) se impone un requisito de titulación académica para el acceso a la profesión.

2. **Desproporcionalidad y restricción injustificada de acceso al empleo**

   Esta exigencia genera una restricción desproporcionada del derecho al acceso a una actividad económica y profesional lícita (art. 35 y 38 CE) y al principio de libre competencia (Ley 20/2013, de Unidad de Mercado), al establecer una barrera formal sin sustento técnico ni funcional para el ejercicio de la profesión.

Resulta especialmente desproporcionado si se tiene en cuenta que:

- Se trata de una profesión basada en habilidades prácticas y conocimiento específico de la ciudad y del servicio, no de formación académica reglada.
- Existió este requisito en el pasado y fue eliminado por innecesario, sin que desde entonces se haya acreditado problema alguno derivado de su supresión.

III. Inseguridad jurídica y quiebra del principio de igualdad

La recuperación de este requisito, previamente eliminado por carecer de justificación objetiva y razonable, vulnera el principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE) al alterar sin causa acreditada los requisitos de acceso a una actividad profesional consolidada.

Además, quebranta el principio de igualdad (art. 14 CE) al introducir una discriminación indirecta por nivel académico en un ámbito profesional donde históricamente no ha existido tal exigencia, ni se exige para profesiones análogas en el sector transporte.

IV. Carácter social y laboral del taxi como oficio inclusivo

Históricamente, el sector del taxi ha cumplido una función social como profesión inclusiva y accesible para trabajadores autónomos de diversa condición formativa. Imponer ahora un requisito académico formal de ESO, sin causa objetiva y razonable, supone excluir injustificadamente a personas que, cumpliendo con las exigencias profesionales, verían limitado su derecho a ejercer esta actividad.

V. Conclusión

La exigencia de estar en posesión del título de Graduado en ESO para obtener el permiso municipal de conductor de taxi:

- Carece de cobertura legal suficiente.
- No se ajusta a los principios de buena regulación (arts. 129 Ley 39/2015 y 4 Ley 20/2013).
- Es desproporcionada y restrictiva sin justificación técnica ni funcional.
- Supone una discriminación indirecta y arbitraria contraria al principio de igualdad del art. 14 CE.
- Vulnera el derecho constitucional al libre acceso a una actividad económica (arts. 35 y 38 CE).
- Rompe con el precedente regulatorio municipal al reintroducir un requisito ya desechado.

VI. Solicitud

Por todo ello, se propone la supresión de la exigencia prevista en el artículo 28.1.e) del Anteproyecto de Ordenanza, por contravenir la normativa y principios constitucionales, y carecer de justificación objetiva, técnica y proporcional.

Que se cambie la redacción del texto del **Articulo 28 apartado 4**

"A partir del tercer suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 15 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes."

Quince. Artículo 37 bis.

Solicitamos la operatividad continua de los vehículos de autotaxi, las 24 horas del día los siete días de la semana, sin restricciones de turnos ni limitaciones horarias impuestas por normativa municipal.

La presente solicitud se fundamenta en diversas razones de peso que exponemos a continuación:

- Alta demanda de servicios en todas las franjas del día

  Actualmente, el sector experimenta una demanda sostenida en franjas horarias muy diversas, incluyendo las horas nocturnas, festivos y fines de semana. Esta realidad está documentada por los datos que manejan las principales emisoras de radio del sector, como Radio Teléfono Taxi y otras plataformas que reflejan tiempos de espera y volúmenes de llamadas que superan la capacidad operativa bajo el régimen de turnos actuales.

- Nuevas licencias promovidas por el Ayuntamiento

  La iniciativa del Ayuntamiento de otorgar nuevas licencias de taxi, aunque destinadas a personas con discapacidad, afectará de forma inevitable al actual equilibrio entre oferta y demanda, contribuyendo a la modificación del estatus quo del sector. Este hecho refuerza la necesidad de que el resto de la flota pueda operar libremente para adaptarse a los nuevos escenarios competitivos.

- Desatención a la situación de las licencias judicializadas

  Un total de 13 sociedades han solicitado 195 licencias de taxi para prestar servicio en Madrid, saltándose todos los procedimientos establecidos en la Ordenanza Municipal. Aunque el Ayuntamiento ha rechazado estas peticiones, estas sociedades han interpuesto un recurso contencioso-administrativo contra la decisión de la administración local que se resolvió el pasado 16 de enero.

  La negativa del consistorio a adaptar la normativa vigente que garantice una protección efectiva del sistema tradicional de licencias genera una clara señal de apertura hacia la liberalización del sector. Ante esta perspectiva, entendemos que permitir a los taxis operar 24/7 es una medida imprescindible para preservar la competitividad de un servicio público que sigue siendo esencial para la movilidad de la ciudad.

Diecisiete. Articulo 38.bis

La previsión del artículo 38 bis.3.e) establece que cada licencia de eurotaxi deberá acreditar anualmente un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado a personas de movilidad reducida mediante certificación de radioemisora o entidad contratante.

Esta obligación plantea graves problemas jurídicos y técnicos:

- No se concreta en la Ordenanza qué se entiende por servicio de taxi adaptado a persona de movilidad reducida
- Se desconoce cómo se garantizará la demanda mínima suficiente para cubrir esos 150 servicios anuales por vehículo, especialmente en franjas horarias de baja solicitud o zonas periféricas.
- La imposición de una carga objetiva de resultado al titular de licencia sin asegurar que existirá oferta de usuarios suficiente vulnera el principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE) y de responsabilidad administrativa, pues penalizar a una licencia por no alcanzar ese número por causas ajenas a su voluntad y ajenas a la Administración sería jurídicamente improcedente.

Además, esta previsión carece de precedentes en la normativa de transporte urbano de personas en taxi o VTC a nivel nacional, autonómico o municipal.

Por todo lo anterior, se solicita:

- **La eliminación o reformulación del artículo 38 bis.3.e) en cuanto al mínimo de 150 servicios anuales obligatorios, condicionando su exigencia efectiva a: La existencia real y documentada de demanda suficiente.**
- **La dotación de mecanismos municipales para derivación de servicios adaptados por radioemisora pública o central de reservas unificada.**

Diecinueve. Articulo 38 quáter.

ALEGACION PARA IMPEDIR QUE EL AYUNTAMIENTO DESINCENTIVE LOS TAXIS ELÉCTRICOS MEDIANTE LIBRANZA EXCLUSIVA PARA EUROTAXIS

1. **Principio de no discriminación injustificada entre operadores con finalidades legítimas distintas**

   El Ayuntamiento no puede establecer ventajas o restricciones que perjudiquen a vehículos eléctricos frente a otros (eurotaxis) si ambos persiguen finalidades públicas legítimas pero distintas:

   - Eurotaxi: Finalidad social y de accesibilidad (Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social — LGD, art. 65-70).
   - Taxi eléctrico: Finalidad medioambiental (Ley 7/2021 de Cambio Climático, art. 14; Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, Reglamento (UE) 2019/631).

   Doctrina del Tribunal Constitucional y del TS sobre el art. 14 CE: Solo se pueden establecer diferencias de trato cuando exista fundamento objetivo y razonable, lo que aquí no ocurre porque:

   - La exención de libranza para eléctricos persigue un fin distinto (descarbonización).
   - Obligar a renunciar al vehículo eléctrico para obtener esa ventaja (solo vía eurotaxi) desincentiva un objetivo legalmente prioritario.

Conclusión: sería una discriminación normativa sin justificación objetiva ni proporcional.

2. **Vulneración del principio de progresividad ambiental y de eficacia de las políticas climáticas**

   La Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, en su art. 14.1, obliga a las administraciones públicas a fomentar activamente la electrificación del transporte urbano y servicios públicos, a través de incentivos fiscales, operativos o reglamentarios.

   - **Retirar un incentivo ya concedido, como la libranza, a los eléctricos supondría un efecto desincentivador contrario a esa obligación legal.**
   - Además, el PNIEC 2021-2030 exige políticas activas de impulso a la movilidad eléctrica previa a 2035.

   Conclusión: El Ayuntamiento tiene obligación legal de mantener políticas activas de fomento al taxi eléctrico en fase de transición.

3. **Principio de jerarquía normativa y de competencia sectorial**

   Los Ayuntamientos no pueden limitar derechos de determinados vehículos eléctricos en materia de ventajas de uso, circulación o régimen operativo si las normativas estatales y autonómicas promueven activamente su implantación.

   Ejemplo:

   Ley 7/2021 (art. 14) y normativa europea de emisiones: priorizan vehículos cero emisiones.

   Cualquier ordenanza municipal que desincentive o penalice indirectamente a esos vehículos vía restricciones operativas sería contraria a esa normativa superior y anulable.

   Conclusión: No puede utilizarse el régimen de libranza como mecanismo desincentivador indirecto de vehículos eléctricos.

4. **Doctrina sobre retroactividad y limitación de derechos preexistentes**

   Si el taxi eléctrico ya disfruta de una exención de libranza bajo la ordenanza vigente o su autorización administrativa, no puede privársele ahora de ese derecho salvo causa de interés general superior, debidamente acreditada y con respeto a los principios de proporcionalidad y confianza legítima.

   Sentencia TSJ Madrid n.º 539/2024 invocada por FPTM: La sentencia defiende el interés general en la regulación de descansos, pero no niega la posibilidad de diferenciar el régimen por motivos ambientales, sino que exige motivación y proporcionalidad.

   Conclusión: No puede usarse esta sentencia para justificar una exclusión absoluta a los eléctricos.

Conclusión

El Ayuntamiento no puede legalmente eliminar la exención de libranza a los taxis eléctricos para reservársela solo a los Eurotaxis porque:

- Sería discriminatorio sin base objetiva razonable (art. 14 CE y doctrina TC).
- Infringiría la Ley de Cambio Climático y el PNIEC que obligan a fomentar la electrificación.
- Contravendría normativa estatal y europea de jerarquía superior.
- Vulneraría los principios de progresividad ambiental y confianza legítima.

Diecinueve. Bis Artículo 42

"Itinerario del servicio. El conductor deberá seguir el itinerario más directo salvo que el viajero exprese su voluntad de utilizar otro distinto, excepción que no será de aplicación en los recorridos en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o cuando se trate de servicios previamente contratados a precio cerrado o por plaza con pago individual.

No obstante, en aquellos casos en los que por interrupciones del tráfico u otras causas no sea posible o conveniente seguir el itinerario más directo o el indicado por el usuario, podrá el conductor elegir otro alternativo, poniéndolo previamente en conocimiento de aquel, que deberá manifestar su conformidad.

Si por indicación del usuario o por necesidad del servicio, este se presta por rutas que tengan peajes u otras circunstancias que impliquen un sobreprecio, este será a cargo del usuario."

Veinte. Artículo 48.2

Quedará redactado de la siguiente forma,

"En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suarez-Barajas se podrán establecer tarifas fijas."

Veintidós. Bis Artículo 53

Se deben incluir los siguientes apartados.

a) En caso de que el viajero ensucie el coche, este abonara la cantidad de 100€ para resarcir los gastos de limpieza e inmovilización del vehículo.

b) En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonara el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible."

Veinticuatro. Artículo 70 y Veinticinco. Articulo 71

En relación con el sistema de licencia de autotaxi por puntos previsto en los artículos 70 y 71 del anteproyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid:

Primera. Vulneración del principio de legalidad sancionadora (art. 25 CE)

El artículo 25 de la Constitución Española establece que:

"Nadie puede ser sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan infracción administrativa según la legislación vigente."

La implantación de un sistema de detracción de puntos asociado a licencias de autotaxi carece de habilitación legal suficiente en la normativa de rango legal que regula el transporte urbano en Madrid:

- La Ley 20/1998, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, no prevé en ninguno de sus artículos la posibilidad de imponer un sistema de puntos a las licencias de transporte, limitándose a tipificar infracciones y sanciones económicas o de suspensión de licencias.
- El Decreto 74/2005, de Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano, tampoco contempla esta figura.
- La atribución de efectos sancionadores acumulativos (pérdida de puntos + suspensión automática de la licencia) supone introducir una sanción accesoria de naturaleza restrictiva de derechos que debe estar establecida por Ley.

Por tanto, este sistema vulnera el principio de reserva de Ley en materia sancionadora, al regularse por vía reglamentaria municipal.

Segunda. Invasión competencial y quiebra del principio de jerarquía normativa

La implantación de un sistema de puntos municipal sobre licencias de autotaxi invade competencias autonómicas en materia de ordenación de transportes, ya que:

- El artículo 4 de la Ley 20/1998 atribuye a los Ayuntamientos competencias limitadas al otorgamiento, utilización y extinción de licencias, no a la creación de mecanismos sancionadores novedosos no previstos en la Ley.
- Introducir un sistema de puntos supone modificar el régimen sancionador material y procedimental de las infracciones administrativas de transporte, reservado a norma de rango legal o autonómico (Ley 20/1998 y su reglamento de desarrollo).

Además, contraviene la doctrina del principio de jerarquía normativa (art. 9.3 CE), ya que una ordenanza municipal no puede establecer consecuencias sancionadoras distintas o adicionales a las previstas por la legislación sectorial de transportes de la Comunidad de Madrid.

Tercera. Inseguridad jurídica y falta de claridad del régimen de infracciones y sanciones

El sistema de puntos adolece de ambigüedad e inseguridad jurídica:

- No establece con claridad el procedimiento exacto para la detracción de puntos, las reglas de cómputo de reincidencia ni los efectos suspensivos de los recursos administrativos.
- La coexis**tencia de este** sistema municipal con el régimen sancionador autonómico genera duplicidad y confusión normativa, pudiendo imponerse una sanción económica autonómica y una detracción de puntos municipal por los mismos hechos, con riesgo de infracción del principio non bis in idem.

Cuarta. Ausencia de justificación de necesidad, proporcionalidad y eficacia

De acuerdo con el artículo 129 de la Ley 39/2015, las disposiciones reglamentarias deben responder a los principios de:

- Necesidad: No se justifica que el objetivo de combatir la reincidencia no pueda alcanzarse mediante la aplicación del actual régimen sancionador.
- Proporcionalidad: La medida resulta desproporcionada al prever una suspensión automática de licencia por acumulación de puntos, sin valorar la gravedad concreta ni circunstancias de las infracciones.
- Eficacia: No se acredita que esta medida vaya a mejorar la disciplina del sector respecto al actual régimen de sanciones y suspensiones, generando además una mayor litigiosidad.

Quinta. Posible afectación del derecho al ejercicio de la actividad económica (art. 38 CE)

Al establecerse un sistema de suspensión automática de la licencia al agotarse los puntos, sin ponderación individualizada, se restringe desproporcionadamente el derecho de las personas titulares de licencia al libre ejercicio de su actividad económica, reconocido en el artículo 38 de la Constitución Española.

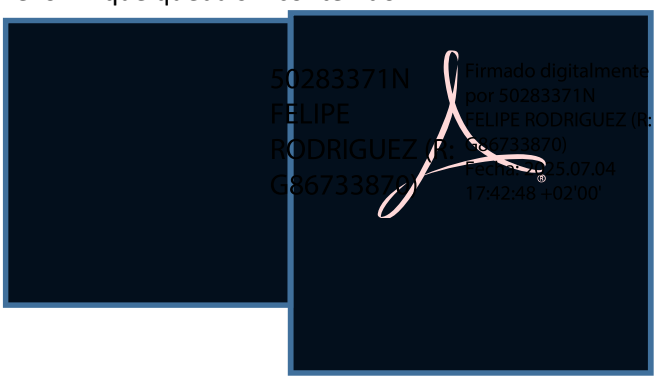
SOLICITUD

Por todo lo anterior, se solicita:

- **Que se suprima del Anteproyecto de Ordenanza la modificación de los artículos 70 y 71, y el Anexo VIII relativo a la licencia por puntos.**

Treinta y tres.

Se suprime el anexo VII que queda sin contenido.



Madrid, a 7 de mayo de 2025

asociación gremial de auto-taxi
de madrid
[redacted]

En Madrid, a 07 de julio de 2025, la **Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid**, presenta las siguientes:

OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI, DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

1.- En primer lugar, y como principal observación, entendemos que el artículo 7 tiene que mantenerse, como mínimo en su apartado 5, para evitar la especulación en la compraventa de licencias. No permitiendo la adquisición de una nueva licencia hasta que no hayan transcurrido dos años desde la última venta.

2.- Consideramos preocupante el marco jurídico de las nuevas licencias de eurotaxi, con respecto a las licencias de auto taxi con vehículo eurotaxi adscrito. Si bien parece claro el régimen de las primeras (serán únicamente licencias eurotaxi) independientemente de su inconveniencia, que pasa con las segundas o corren éstas algún riesgo:

- Vehículo adscrito eurotaxi-vehículo autotaxi y/o viceversa cuantas veces sea necesario.

- Licencias de eurotaxi que jurídicamente (por los tribunales) acaben como licencia de autotaxi con o sin vehículo eurotaxi.

3.- Artículo 10. Registro de Municipal de Licencias. Consideramos que el apartado h debe de quedar redacto de la siguiente manera: "*el saldo de puntos de los conductores adscritos a las licencias de autotaxi, tanto en su permiso de conducción como del permiso municipal de conducción, el cual quedará suspendido al agotamiento de los puntos de los que fue previsto en su otorgamiento".*

4.- Respecto a los vehículos de libre elección, consideramos que una vez aprobado un vehículo por el método de "libre elección", éste formará parte de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi.

De igual modo, es importante que se recoja que todas las reformas que el Ayuntamiento de Madrid exija en los vehículos ya autorizados en su base para la prestación de cualquier servicio, serán costeados por el Ayuntamiento.

[redacted]

5.- Articulo 30. Debe añadirse que en caso de devolución por retira del permiso de conducción de la clase B o superior, el permiso municipal será devuelto a su titular una vez que se recupere el permiso de conducción.

6.- Artículo 53. Obligaciones de los usuarios. Deben de añadirse los siguientes apartados:

g) "*En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*

h) *"En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".*

7.- Artículo 48. Régimen tarifario. Solicitamos que se modifique en los siguientes términos:

c) "*En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas se "**PODRAN**" establecer tarifas fijas".*

8.- Artículo 26. Publicidad. 4-a). quedaría redactado de la siguiente manera "*Se admite la publicidad en el techo y en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera".*

9.- Con respecto a la propuesta de sanción, en cuanto a puntos, al titular de la licencia, entramos en una clara indefensión a priori; todos los apartados del artículo 18 (h, c y 10ª de b) de la Ley 20/1998, ya que esas conductas pudieran no ser responsabilidad del titular.

Es imprescindible, en caso de que las infracciones sean comedidas por un trabajador asalariado, los puntos se detraerán de su permiso municipal de conducción, no de la Licencia Municipal. No tiene sentido que se castigue a la máquina, mientras que el infractor real no tenga ninguna sanción.

10.- Respecto a la prohibición de trabajar a determinadas licencias, en determinado periodos o días, consideramos que se deben eliminar cualquier tipo de restricción al desarrollo de la profesión, ya que garantiza los derechos de las personas usuarias, atendiendo los incrementos temporales de demanda del servicio del taxi, favoreciendo la continuidad del servicio. Asimismo satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque otorga idéntica facultad a todas las personas titulares de licencia de autotaxi, que pueden decidir, libre y voluntariamente, si quien o no prestar servicio, considerando la conveniencia de posibilitar la mayor cobertura posible del servicio en día en los que se prevé un importante incremento de su demanda, o que sin ser prvisto sea necesario por cualquier circunstancia, clima, averías ferroviarias que conllevan retrasos, huelgas de cualquier tipo, etc.…

11.- Los vehículos eléctricos tienen que seguir sin limitaciones del día ni horarios, porque ya nacen con una limitación por cuestión de carga de batería de entre 6 ny 8 horas diarias. A parte del incremento del precio a la adquisición del vehículo nuevo y la necesidad que tiene el sector de modernización sostenible en sus unidades.

En este mismo orden de cosas parece ser que se está modificando la ley respecto de las etiquetas medioambientales de los por vehículos por parte de la D.G.T., con lo cual, al redactar el articulado correspondiente a esta ordenanza hay que tener en cuento las variaciones que esto puede suponer tanto en la catalogación de los coches que ya están prestando servicio, tanto como a los de nueva incorporación.

12.- Las exigencias para acceder a la obtención del permiso municipal del taxi, debe de mantenerse como hasta ahora, a fin de dar la posibilidad de incorporarse a la profesión a aquellos aspirantes que por proceder de países en los cuales no se les facilitan la convalidación de sus estudios. Así mismo a aquellas personas que por razones de edad o condición social, en su momento no pudieron obtener el título de la ESO o similar, véase las mujeres que en general por el cuidado de sus hijos o en muchas casos también, personas mayores que tratan de incorporarse de nuevo al mundo laboral y que serían y son magníficos/as profesionales y la sociedad, o en este caso el Ayuntamiento de Madrid, le cierra todas las puertas para tener un trabajo digno y en condiciones laborales/salariadas adecuadas.

De igual modo el número de exámenes y la frecuencia de estos, no debe ser modificada por las mismas razones que se exponen en el párrafo anterior, más aún cuando se establece una clara discriminación respecto a las posibilidades que tienen de acceder a cualquier otra profesión, estudios, o, incluso carreras universitarias.

13.- La creación del Permiso Municipal por puntos, sería una buena solución para solventar el problema de las faltas reiteradas, siempre por las mismas personas, procurando así la calidad en el servicio y el prestigio del Sector del Taxi.

Esperando tengan en cuenta estas nuevas observaciones al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, reciban un cordial saludo

11949510K
ALBERTO
ANDRES DE LA
FUENTE (R:
G28242014)

Firmado digitalmente por 11949510K ALBERTO ANDRES DE LA FUENTE (R: G28242014)
Fecha: 2025.07.07 14:02:55 +02'00'

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

Federación Profesional del Taxi de Madrid.

-Artículo 1 bis. *Definiciones*

Proponemos cambiar la denominación del término.

2. a) ~~Servicios previamente contratados:~~ **Servicios telemáticos:** servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier otro medio telemático. Estos podrán ser inmediatos o con hora.

Explicación:

La denominación de servicios previamente contratados corresponde a los vehículos de alquiler con conductor, no al servicio público del taxi. No debemos asumir terminología que no corresponda a nuestro sector, parece que se quiere acercar o asimilar los dos sectores, cuando las normas y la jurisprudencia ha determinado que somos diferentes

-Artículo 5. *Número máximo de licencias.*

Punto Nuevo.

Los titulares de más de Tres licencias de taxi, deberán obligatoriamente incorporar un vehículo adaptado. (Eurotaxi) cumpliendo con la norma UNE, cuando adquieran una licencia adicional.

Explicación:

Todos sabemos que la compra de un vehículo Eurotaxi conlleva una inversión superior a la media de los vehículos habituales. Para un autónomo con una sola licencia es un gran sacrificio adquirir uno de estos vehículos, que aun así se está haciendo. Creemos que para una persona que ya tiene tres licencias y decida comprar otra, sería oportuno que esta cuarta la adscriba a un vehículo Eurotaxi. La solvencia económica de un titular con tres licencias es superior o la de cualquier taxista.

-Artículo 6 bis. ***Otorgamiento de licencias de Eurotaxi.***

La Ordenanza del Taxi del Ayuntamiento de Madrid no distingue entre dos tipos de licencias de taxi (taxis vs. Eurotaxi), sino que configura los vehículos Eurotaxi como unos vehículos concretos que puedan adscribirse a una licencia de autotaxi.

El artículo 6 bis rompe con este esquema al prever la convocatoria de concursos específicos para la creación de licencias de Eurotaxi o al menos existe un riesgo cierto de que así se interprete, especialmente cuando ello se analiza en consonancia con la modificación que se pretende introducir en el art. 10, i) distinguiendo entre licencias ordinarias y de Eurotaxi.

El sistema lo que debe velar es porque dentro de las más de 15 mil autorizaciones de taxi actualmente existentes exista un porcentaje suficiente de vehículos Eurotaxi, no por incrementar artificialmente el número de licencias de taxi.

Actualmente la oferta de transporte discrecional, tal y como demuestran los estudios de la Comunidad de Madrid, es suficiente para absorber la demanda, únicamente existe un problema puntual en lo que se refiere a los vehículos para personas de movilidad reducida.

Optar por incorporar más licencias sólo generará mayores problemas a futuro. Si las nuevas licencias de Eurotaxi no tienen una obligación de prestar sus servicios única y exclusivamente a personas PMR, entonces cuando no exista demanda, o cuando esta no sean tan lucrativa, prestarán servicios ordinarios, por lo que se aumentará la oferta y la distinción entre dos tipos de licencias resultará artificiosa.

Del mismo modo, no se aclara qué sucede con las licencias de taxi que tienen un vehículo Eurotaxi actualmente adscrito y si se convertirán en licencias Eurotaxi con la obligación de mantener dicho vehículo a futuro.

Lo que se debe hacer es establecer un sistema que garantice que al menos un 5% de las licencias actualmente existente son PMR. Este sistema puede ser bien de incentivos, bien de obligado cumplimiento. La convocatoria de unas autorizaciones específicas debe quedar como mecanismo de último recurso.

No debe olvidarse en este sentido que el descenso de vehículos de Eurotaxi que se ha producido en los últimos años es consecuencia directa del sistema de descansos y la exención de los días de descanso otorgada a los vehículos eléctricos que ha hecho que no haya ningún incentivo a la adquisición de un vehículo Eurotaxi frente a un vehículo eléctrico y que esta Federación ya advirtió que iba a ocurrir y denunció.

Por tanto, una vez se reconduzca dicha situación es previsible que aumente, de nuevo el porcentaje de vehículos Eurotaxi.

Por ello, proponemos que se reconsideren los preceptos en su conjunto y se introduzcan, al menos las siguientes modificaciones:

Proponemos el siguiente texto:

"Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de Eurotaxi.

1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos Eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid convocará procedimientos de subvenciones al fin de facilitar la adscripción de vehículos Eurotaxi.

Si dichos procedimientos quedarán desiertos o fueran insuficientemente cubiertos, el Ayuntamiento podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para Eurotaxi, previa consulta con el sector y estudio de necesidades, mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso.

2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:

a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad, que resulte del estudio de necesidades.

b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias, incluido, en su caso, el canon.

c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez.

d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos euro taxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza, incluyendo el número de servicios mínimos que deben prestarse y su modo de acreditación.

e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3.

3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de Eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo euro taxi.

4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los "vehículos euro taxi."

Explicación.

Con estas modificaciones lo que se persigue es i) intentar dar la oportunidad al sector para optar voluntariamente por adscribir un vehículo Eurotaxi, ii) asegurarse mediante los correspondientes estudios que se tienen en cuenta los impactos que podrían tener la creación de estas licencias ad hoc, iii) garantizar que las nuevas licencias se adjudican mediante criterios objetivos y que generan riqueza, iv) que las nuevas licencias prestarán únicamente servicios PMR para no distorsionar el funcionamiento de las licencias ordinarias.

.

-Artículo 7. *Transmisión.*

Solicitamos que la redacción del apartado 5 de este artículo no se modifique y se quede tal cual está ahora y la creación de un apartado nuevo 6 que quedaría redactado de la siguiente manera:

Apartado 6

El numero total de licencias de las personas titulares de mas de 1 licencia nunca podrá superar el 20% del total vigente en un mismo municipio.

Explicación:

Apartado 5.

La pretendida eliminación de este punto va a provocar una especulación con las licencias de taxi, un incremento sin control de los precios de las mismas, una expulsión de futuros autónomos que la realidad son los que sustentan al sector. Paralelamente propiciaremos la entrada de inversionistas, comisionistas, que en nada van a mejorar la calidad del servicio.

Como consecuencia de este cambio las licencias de taxis se van a transformar en un producto al alcance de la especulación, lejos de ser un servicio público de calidad.

Apartado 6.

Evitaremos una desviación del número de taxis en manos de un solo titular, propiciado por la posibilidad que tienen las personas jurídicas y físicas de adquirir hasta 15 licencias.

Ambas medidas controlaran la especulación de las licencias de taxi.

-Artículo 10. Registro Municipal de Licencias.

Proponemos el siguiente texto para el punto i) e incorporamos otro el punto j)

““i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de Eurotaxi atendiendo a la accesibilidad, distinguiendo en este caso, entre licencias de Eurotaxi voluntarias u obligatorias.”

Explicación de los cambios.

Con esta modificación lo que se persigue es proteger a los actuales titulares de licencia que han adscrito un vehículo Eurotaxi para que en posteriores sustituciones de su vehículo puedan optar a un vehículo ordinario, del mismo modo, se amplían las posibilidades de que los titulares de autotaxi opten voluntariamente a trabajar con un Eurotaxi si saben que ese cambio no les conduce a una situación en la que ya tendrán que trabajar de manera permanente con un vehículo de esta condición

-**Artículo 17. Características.**

Se añade un punto 4, ampliaríamos el punto 4 del anteproyecto y quedaría así.

"No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque, excepto si estos son de origen."

Explicación:

Se debe de aclarar, que si esos elementos proceden de origen podrán permanecer instalados. Conforme está redactado es posible que un vehículo que porte estos elementos, el ayuntamiento obligue a quitarlos con el correspondiente coste.

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

Proponemos un punto 4.

Punto nuevo 4.

4.- ***Cuando se autorice un modelo de vehículo en aplicación del artículo 20b, ese modelo pasará a la lista de los modelos autorizados por el ayuntamiento y se podrán poner en servicios otros vehículos siempre que coincidan con la contraseña de homologación.***

Explicación:

Cada vez que se presenta un vehículo por la vía particular, el trabajo administrativo aumenta considerablemente, con el consiguiente perjuicio económico, a esto hay que sumarle los tiempos empleados para recopilar toda la información, que provocan retrasos en la puesta en marcha de estos vehículos. Creemos que esta medida abaratará los costes de adscripción de estos vehículos y también ahorrará en tiempos tanto para la administración como para el taxista.

-**Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.**

Añadiríamos un punto 6, que quedaría redactado en los siguientes términos.

"Cuando se vaya a adscribir un vehículo a un titular de licencia que tenga más de Tres licencias, este deberá de adscribir un Eurotaxi."

-Artículo 20 bis. Accidente o avería de los vehículos autotaxi.

En este punto ampliaríamos un supuesto más,

1 "En el supuesto de accidente o avería del vehículo autotaxi, la persona titular de licencia de autotaxi podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación o hasta la entrega de un vehículo nuevo, utilizando otro vehículo autotaxi o un vehículo arrendado de acuerdo con lo establecido en los siguientes artículos"

***2*.- En este punto de debe de solicitar un certificado de reserva del nuevo vehículo en el que venga reflejada la fecha de entrega.**

Explicación:

En ocasiones sucede que, como consecuencia de un accidente o una avería, el vehículo no se puede reparar y se debe de sustituir por otro, con el consiguiente tiempo de espera hasta la entrega del nuevo vehículo, de ahí permitir que, en esos casos, también se pueda usar un vehículo de sustitución, siempre que se tenga la acreditación de lo sucedido.

-Artículo 31. *La tarjeta de identificación de conductor de taxi.*

Solicitamos la creación de un punto nuevo e)

e) La modalidad laboral del autónomo colaborador se identificará con un color diferente a los ya establecidos.

Explicación:

Para mejorar la labor inspectora y evitar problemas, se debe de identificar correctamente las condiciones laborales de cada persona. Por ejemplo, los titulares de licencia que trabajan su taxi son autónomos, con una modalidad laboral que les permite trabajar más horas que los asalariados, de ahí que acertadamente tengan un color diferente a otras modalidades. Los autónomos colaboradores tienen las mismas condiciones laborales que los autónomos titulares y condiciones diferentes a los asalariados, por lo que deberíamos de aprovechar esta modificación de ordenanza, para que exista una diferencia en las tarjetas identificativas, entre los asalariados y los autónomos colaboradores, ya que sus condiciones de trabajo son diferentes. Abundando más en esto, en el próximo convenio laboral del sector del taxi, se va a establecer la obligación de tener un elemento para el control telemático de las jornadas laborales, sería de gran ayuda poder identificar de manera rápida y eficiente, que régimen laboral tiene cada taxista.

-Artículo 38 bis. ***Régimen de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos Eurotaxi.***

En la letra b del apartado 3, se debe de incluir en los canales de comunicación una atención por personas durante 24h, para solventar las posibles incidencias del servicio, independientemente de la modalidad por la que se haya solicitado el servicio.

Quedaría redacto de la siguiente manera.

"Estar adscrito a una radio emisora o entidad de contratación por medios telemáticos que permita la reserva previa de servicios de taxi adaptado con al menos 24 horas de antelación, cuyos canales de comunicación han de ser accesibles para las personas con discapacidad, a través de aplicaciones, página web (vía texto) y con una atención por parte de personal de 24h."

Se debería de crear un registro de empresas mediadoras e intermediadoras de Servicios de Taxi, no solo por fiscalizar las condiciones de los Eurotaxis, si no de la contratación por vías telemáticas y de radioemisoras, cada día más plataformas permiten reservar taxis, y los usuarios no tienen ningún tipo de derecho ni garantías, de lo que se le está cobrando en algunos servicios. (Adjuntamos informe).

-Artículo 39. ***Contratación del servicio.***

1. Los servicios de taxi podrán ser directa o ~~previamente~~ **telemáticamente** contratados

3. Los servicios ~~previamente~~ **telemáticamente** contratados admiten las siguientes modalidades de contratación.

Explicación:

La terminología previamente contratada se refiere a los servicios de vehículos de arrendamiento con conductor, el taxi no tiene la exigencia de una previa contratación, por ello los servicios de taxi se puede tomar de tres maneras diferentes, (i)de manera inmediata en la calle (ii) en una parada. (iii) telemáticamente, estos pueden ser con hora o inmediatos.

-Artículo 39 bis. ***Contratación ~~previa~~ telemática de la capacidad total del vehículo a precio cerrado.***

1. Los servicios de taxi a precio cerrado solo se admitirán los servicios telemáticamente contratados

-Artículo 39 ter. ***Contratación por plaza con pago individual.***

1. La contratación por plaza con pago individual solo se admitirá en los servicios de taxi ~~previamente~~ **telemáticamente** contratados **o en paradas de taxi establecidas a tal efecto.**

5-Artículo 48. ***Régimen tarifario.***

Cambiar el término servicio previamente contratado por telemáticamente contratado.

Se debe de modificar la redacción del apartado 3 y quedaría redactado de la siguiente forma:

"Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para ~~las personas~~ titulares de las licencias, las personas conductoras de los vehículos autotaxi, cualquier persona física o jurídica ~~que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios~~ que ofrezca el precio final al taxi y para las personas usuarias".

Explicación:

No se entiende por qué se excluye a las personas jurídicas en la obligada observancia citando expresamente a PERSONAS FISICAS.
Tampoco es entendible por qué se cita a aquellas sociedades que intervienen en el cálculo del precio y no a aquellas que intervienen en el desarrollo del servicio, lo que posibilita a que una sociedad calcule el precio y otra lo venda por debajo del calculado por la primera.

-**Artículo 49.** Dejar el texto como estaba antes y añadir en servicio para PMR, no tiene ninguna justificación que se establezcan paradas diferenciadas a vehículos que no puedan transportar a PMR, solo ellos deberían de tener una posición diferencia con respecto al resto de vehículos.

Quedaría redactado de la siguiente forma:

3. "***Podrán establecerse paradas de carácter provisional o estacional y paradas especiales para el servicio nocturno, así como puntos de parada de uso exclusivo para Eurotaxis en servicio de PMR.*** ~~***o paradas para su uso exclusivo por vehículos eléctricos.2***~~

-Artículo 52. Derechos de los usuarios.

Se debería de incluir una nueva letra, que incluyera el derecho del usuario a saber que parámetros se han utilizado para calcular el precio del servicio, en los servicios contratados telemáticamente y a precio cerrado.

Quedaría redacto de la siguiente forma:

n) El usuario tendrá derecho a saber los parámetros del cálculo del precio del servicio telemáticamente solicitado a precio cerrado.

-Artículo 53. *Obligaciones de los usuarios.*

a) Pagar el precio de servicio según las tarifas vigentes. Si fallara el sistema de cobro telemático en última instancia habría que pagar el servicio en metálico.

Puntos nuevos

g) Si un adulto en estado de embriaguez vomitará o ensuciará el vehículo deberá de abonar en concepto de limpieza, 20 veces el servicio mínimo correspondiente a esa hora.

h) Aquellos usuarios que no abonasen el servicio del taxi deberán de pagar 20 veces el servicio mínimo correspondiente a esa hora.

Explicación.

Unos de los motivos por los cuales los taxis no salen a trabajar por la noche, es la incertidumbre a la hora de cobrar algunas carreras o que te ensucien el taxi. Actualmente estamos indefensos ante esas situaciones, con estas mediad podemos fomentar que muchos más taxis salgan a prestar servicio por las noches.

Sobre la letra a) y dado a que los taxis de Madrid están obligados a cobrar con tarjeta de crédito, si hay algún problema con el TPV, debe de quedar redactado que el taxista debe de cobrar el servicio en última instancia. El día del apagón muchos servicios se quedaron sin cobrar y si se cobraron, fue por la buena voluntad de la gente.

ANEXO 1. Características de los vehículos.

Aplicar la flexibilidad de las cotas en las medidas a los vehículos que se presenten bajo el articulo 20 b. De la misma manera que si lo presentara una marca de vehículos.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.

Debe de modificarse y tiene que adaptarse a lo dispuesto en el artículo 41 del decreto 74/2005, modificado en el año 2023.

Procede modificar el artículo 38 quáter de la Ordenanza reguladora del taxi para que los vehículos eléctricos puros se sometan el régimen de descansos ordinario.

1º.- Precepto. El artículo 38 quáter de la Ordenanza reguladora del taxi define qué debe entenderse por "vehículo eléctrico puro" y, a continuación, los exime del régimen general de descansos, que se regula en el artículo 37 de esa misma norma. En concreto, el precepto establece lo siguiente:

"1. Tendrán consideración de vehículos eléctricos puros los vehículos CERO EMISIONES que sean eléctricos de batería (BEV) o vehículos eléctricos de pila de combustible. Los vehículos eléctricos puros no podrán tener ningún motor de combustión, cualquiera que sea la tecnología del mismo.

2. Las licencias que tengan adscrito un vehículo eléctrico puro estarán exentas del régimen general de descanso previsto en el artículo 37.

3. Las licencias que tengan adscrito un vehículo eléctrico puro deberán retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza a que se refiere el apartado 2 del artículo 25."

2º.- Historia. Dicho precepto fue introducido por la Ordenanza 8/2021, de 1 de junio, por la que se modificó la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012. Fue, precisamente, a raíz de unas alegaciones presentadas por "My Taxi Iberia, S.L." y la "Asociación Madrileña del Taxi", que se introdujo dicho precepto en la tramitación de aquella Ordenanza. En la página 13 de la Memoria de Análisis e Impacto Normativo de la modificación de la ordenanza reguladora del taxi se reconoce, en términos meridianamente claros, cuál fue la motivación que explica la incorporación de este precepto: la de "aumentar la flota eléctrica pura al objeto de mejorar la calidad del aire", y así se desarrolla con un poco más de detenimiento en las páginas 42 y 43 (relativa al impacto medioambiental de la norma). Siendo cierto lo anterior, como prueba la Sentencia del TSJ de Madrid nº 589/2023, de 21 de noviembre (recurso nº 341/2021); huelga en la referida Memoria de Análisis e Impacto Normativo el más mínimo análisis sobre cómo impactaría este precepto, que, como decimos, exime a los vehículos eléctricos puros del régimen de descansos obligatorios, en la accesibilidad universal del servicio del taxi a las personas con discapacidad.

En efecto, basta un simple vistazo a la Memoria de Análisis e Impacto Normativo para constatar cómo las modificaciones fueron analizadas de manera aislada, sin tener en cuenta las consecuencias que una misma medida, por ejemplo, eminentemente medioambiental, podía tener en un ámbito distinto, como, por ejemplo, en materia de accesibilidad. Particularmente ilustrativas son las páginas 43, 46 y 47, donde únicamente se abordan los impactos que, en materia de accesibilidad, tienen aisladamente consideradas las medidas que buscan fomentar la compra de vehículos Eurotaxi; pero no se analiza cómo puede influir en la compra de estos vehículos que la norma exima tanto a los vehículos

Eurotaxi como a los vehículos eléctricos puros del régimen de descansos obligatorios (véase los artículos 38 ter y quáter). La ausencia de un análisis más profundo no es, ni mucho menos, baladí.

No puede pasarse por alto los perniciosos efectos que ha tenido para el fomento del vehículo adaptado haber eximido del régimen de descansos tanto a los vehículos Eurotaxi como a los vehículos eléctricos puros. Son muchas las ocasiones en las que la Federación que represento ha instado al Ayuntamiento de Madrid a reconsiderar la idoneidad del artículo 38 quáter a la vista que lo único que ha propiciado es un elevado aumento de vehículos eléctricos puros en detrimento de los vehículos adaptados. Y, decimos expresamente "en detrimento de los vehículos adaptados" de manera deliberada. No puede pasarse por alto que se trata de una cuestión básica de incentivos: si los vehículos adaptados y los vehículos eléctricos puros tienen el mismo incentivo (esto es, exceptuarse del régimen general de descansos obligatorios), pero el primer tipo de vehículos es sustancialmente más caro que el segundo; va de suyo que cuando un taxista se plantee cambiar su vehículo, incentivado por la exención del régimen de descansos, tenderá en términos generales a adquirir un vehículo eléctrico, más económico que un vehículo adaptado. Pero, insistimos en que lo que aquí reiteramos no es nada que no conozca ya la Administración, pues desde hace tiempo hemos venido advirtiendo de cuáles serían los perniciosos efectos del artículo 38 quáter y, sencillamente, el tiempo nos ha dado la razón.

3º.- Ausencia de necesidad. En realidad, la medida prevista en el artículo 38 quáter es innecesaria en el más estricto sentido del término, puesto que la renovación de la flota de vehículos en favor de vehículos eléctricos puede conseguirse a través de otras medidas menos lesivas para los intereses y derechos de las personas con movilidad reducida.

Baste referirnos a la tramitación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que se encuentra ya en trámite de enmiendas y muchas de ellas van dirigidas precisamente a los vehículos eléctricos. En concreto, una de ellas propone el establecimiento de un calendario para los vehículos de flota, en virtud del cual, para el año 2030, la totalidad de los vehículos de flota sean eléctricos. E, insistimos, todo ello, sin merma alguna en los derechos de las personas con movilidad reducida.

4º.- Desconexión con el Decreto 74/2005. En estas circunstancias, sorprende sobremanera que en el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012 no aparezca ninguna referencia a la necesaria derogación del artículo 38 quáter.

Y, por ello, en sintonía con lo expuesto, entendemos que procede modificar el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012 para incluir un precepto que específicamente derogue el artículo 38 quáter.

No puede pasarse por alto que la exención prevista en el artículo 38 ter, aplicable a los vehículos adaptados, no es comparable con la exención cuya supresión aquí se propone, la del artículo 38 quáter. Y es que el artículo 41.2 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, en la redacción dada por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre,

reconoce claramente que "Los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana" y que "Esta limitación no será de aplicación a las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida"; y, no obstante lo anterior, nada similar dice para los vehículos eléctricos puros.

5º.- Conveniencia de evitar regímenes paralelos e inexistencia de retroactividad. La supresión o derogación del artículo 38 quáter que aquí se propone tiene una consecuencia práctica directa: los vehículos eléctricos puros dejarán de estar eximidos del régimen obligatorio de descanso, que se desarrolla en el artículo 37 y, por ende, se someterán a las mismas reglas que el resto de los vehículos de taxi (excepción hecha de los vehículos adaptados, como decimos, por aplicación del artículo 41.2 del Decreto 74/2005, de 28 de julio).

Esas reglas, que establecen el régimen de descanso obligatorio con carácter general, son las siguientes:

"1. Las licencias de autotaxi tendrán el siguiente régimen general de descanso:

a) De lunes a viernes, un día, con la siguiente distribución: 1. Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 7 y 8, los lunes; 2. Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 9 y 0, los martes; 3. Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 1 y 2, los miércoles; 4. Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 3 y 4, los jueves; y, 5. Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 5 y 6, los viernes.

b) Los sábados y domingos, un día, con la siguiente distribución: 1. Las licencias cuyos ordinales terminen en número par, descansarán los sábados y domingos impares; y, 2. Las licencias cuyos ordinales terminen en número impar, descansarán los sábados y domingos pares. El periodo máximo de descanso será de 24 horas, comprendido entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente.

2. El órgano municipal competente podrá establecer dentro del período máximo indicado en el último párrafo del apartado b) anterior la duración del descanso obligatorio los sábados y domingos, así como el régimen de descanso en días festivos entre semana y los turnos de descanso durante el período estival que, en todo caso, no podrán superar los quince días naturales.

3. Previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores, el Ayuntamiento de Madrid podrá establecer la obligación de prestar servicios en ciertas áreas, zonas o paradas de modo permanente, o a determinadas horas del día, debiendo en este supuesto fijar las oportunas reglas de coordinación entre los

titulares de licencias, de acuerdo con criterios de equidad que permitan asegurar la efectividad de tales servicios.

4. El órgano municipal competente podrá establecer excepciones de carácter puntual para fechas concretas por razón de festividades, celebración de eventos o acontecimientos y cualquier otro de naturaleza excepcional en el que se prevea una mayor demanda del servicio de autotaxi. Las excepciones de carácter puntual podrán establecerse indistintamente para todas las licencias de autotaxi o exclusivamente para las licencias de autotaxi que tengan adscrito un vehículo Eurotaxi.

5. Cuando la disminución de la demanda supere al cincuenta por ciento de la media de los dos meses precedentes o del mismo mes del año anterior, excluido agosto, el órgano municipal competente, previa consulta a las organizaciones representativas del sector del taxi, podrá declarar una situación de disminución significativa de la demanda por un plazo renovable de un mes en el que se podrá aplicar el siguiente régimen excepcional de descanso:

a) Las licencias pares podrán prestar servicio únicamente los días pares.

b) Las licencias impares podrán prestar servicio únicamente los días impares.

c) Las licencias que tengan adscrito un vehículo Eurotaxi podrán prestar servicio a personas con discapacidad o personas especialmente vulnerables todos los días. Para el resto de los servicios será de aplicación lo dispuesto en las letras a) y b).

Lo especificado en este artículo se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4"

Insistimos, por tanto, en que la derogación del artículo 38 quáter debe llevar a la Administración Local a que todos los vehículos dedicados al servicio público del taxi (excepción hecha, como decimos, de los vehículos adaptados) se sometan al mismo régimen general de descansos obligatorios.

No procede perpetuar una distinción artificial como la que ha creado al artículo 38 quáter, por la sencilla razón que en él no se reconoce ningún derecho adquirido a los titulares de un vehículo eléctrico puro; sino que, simple y llanamente, se establecen unas normas de gestión y organización de un servicio público como es el del taxi.

Así lo ha entendido el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en su Sentencia de 17 de julio de 2017 (ROJ STSJ M 7512/2017), donde se pronunció precisamente sobre el régimen de descanso obligatorio del taxi, entendiendo que ésta "es una forma de organización del servicio para garantizar la prestación continuada del mismo, lo que no se conseguiría si todos los titulares de las licencias coincidieran en el mismo día de descanso, tal y como establece el artículo 41 del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo que indica que los municipios establecerán, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, reglas de regulación y organización del servicio, previo informe de las asociaciones representativas del

sector en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, siempre que el servicio quede garantizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 40".

Y, en idéntico sentido, se ha pronunciado también el Tribunal Supremo en su Sentencia de 15 de junio de 2018 (ROJ STS 2310/2018), si cabe, de forma aún más clara. En concreto, en su FJ 7º el Alto Tribunal analiza la obligación de todos los taxistas de adaptarse a las prescripciones introducidas en el nuevo reglamento andaluz de servicios de transporte público de viajeros, que había sido impugnado; y, en realidad, fue particularmente claro al negar que estuviéramos ante una aplicación retroactiva de una norma o ante la expropiación de un derecho que diera lugar a indemnización. Se trataba, simple y llanamente, de la obligación de aquellos que se encuentran vinculados a la Administración en virtud de una relación de especial sujeción de adaptarse a la regulación jurídica aplicable en cada momento. En concreto, en la Sentencia puede leerse lo siguiente (FJ 7º):

"Sexto motivo de casación: por aplicación de retroactividad de normas desfavorables al administrado en oposición al artículo 2.3 del Código Civil y del principio de seguridad jurídica.

Alega la recurrente que la Disposición Tercera (cabe entender que se quiere referir a la Disposición Transitoria Tercera), en sus dos primeros apartados, infringe los derechos de los titulares actuales, señalando -en esencia- que " no nos encontramos ante situaciones a futuro donde efectivamente la norma puede establecer retroactividad, sino a situaciones existentes " y que " al administrado no se le pueden exigir que se le cambien las reglas del juego en mitad de la partida ".

Esta alegación no puede ser acogida, pues, como bien señala la JA, la Disposición Transitoria Tercera prevé la adaptación de quienes no cumplen los requisitos, siendo exigible dicha adaptación al encontrarnos en una relación jurídica de sujeción especial del titular de la licencia, que habrá de someterse a la concreta regulación de ese estatus jurídico existente en cada momento."

6º.- La modificación del régimen de descanso no genera responsabilidad administrativa alguna. Es precisamente esa doctrina jurisprudencial la que nos lleva a concluir que una modificación normativa como la que aquí se propone no requiere indemnización alguna. Es cierto que, como decimos, la supresión del artículo 38 quáter llevaría a los titulares a someterse al régimen de descansos obligatorios, puesto que ya no quedarían cubiertos por la exención que prevé ese precepto. Sin embargo, dicho cambio en el régimen de descansos no exige ninguna indemnización puesto que ni estamos ante una aplicación retroactiva de la norma ni ante una expropiación de un derecho adquirido por los titulares de vehículos eléctricos puros.

Por un lado, no estamos ante una aplicación retroactiva de la norma porque el nuevo régimen de descansos obligatorios, que sería aplicable a todos los titulares de licencias de taxi sin distinción (excepción hecha de los que posean un vehículo adaptado), empezaría a surtir efectos una vez que entrase en vigor la modificación normativa; y no antes. Hasta ese momento, el régimen de descansos obligatorios de los titulares de vehículos eléctricos puros, que, es inexistente, al estar cubiertos por la exención del artículo 38 quáter, se mantendría.

Por otro lado, no estamos ante una expropiación de un derecho consolidado y adquirido por los titulares de vehículos eléctricos, porque el régimen de descanso obligatorio (o su exención) no es un derecho de los taxistas. De hecho, así lo ha reconocido el Tribunal Supremo, en general, en el ámbito del transporte discrecional de vehículos (Sentencia de 17 de julio de 2023 [ROJ STS 3409/2023]), por lo que con mayor razón cabe afirmarlo respecto a los taxistas, dada la relación de especial sujeción que les une a la Administración y el carácter de servicio de interés público de la actividad que llevan a cabo (artículo 151 del Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio). Se trata, simple y llanamente, de una norma de organización del servicio de interés público del taxi, como también lo son la duración del servicio o la fijación de tarifas. El titular de un vehículo eléctrico puro no tiene un derecho, como tal, a eximirse del régimen de descansos obligatorios.

En realidad, como venimos diciendo, la configuración de cuál debe ser el régimen de descansos obligatorios (de igual forma que, por ejemplo, el régimen duración del servicio o el régimen tarifario, entre muchos otros) es una medida de organización del servicio. No puede pasarse por alto que, en primer lugar, la licencia de taxi es una licencia de actividad y, como tal, obliga a su titular a adaptar el desempeño de dicha actividad a la regulación vigente en cada momento; y, en segundo lugar, de manera añadida a lo anterior, el titular de una licencia de taxi se encuentra vinculado con la Administración otorgante de la misma a través de una relación de especial sujeción, que incrementa el poder de intervención de esa Administración sobre el modo en el que debe prestarse el servicio de que se trate.

Negar lo anterior sería tanto como admitir una suerte de petrificación del Ordenamiento jurídico, como si las licencias de taxi fueran una especie de autorizaciones estancas; y no, como en realidad son, una autorización de actividad, lo que necesariamente lleva implícito ese tracto dinámico en la relación jurídica de especial sujeción que une al tenedor de la licencia y a la Administración otorgante. Pero, aún hay más, puesto que no puede pasarse por alto que, al fin y al cabo, ello redundaría en una distópica situación de inseguridad jurídica y manifiesta desigualdad, en la que proliferarían diferentes regímenes jurídicos para cada uno de los vehículos, de manera que cada vehículo adscrito a una licencia de taxi se sometería a un régimen de descanso o a otro, en función del momento en el que cada uno fue adquirido.

7º.- Conclusión. Lo dicho hasta ahora justifica sobradamente la supresión del artículo 38 quáter y, con él, la supresión también con carácter general de esa exención de los vehículos eléctricos puros al régimen de descanso obligatorio. Y, todo ello, insistimos, sin que dicho cambio normativo precise de ninguna suerte de indemnización a los titulares de esos vehículos, puesto que ni estamos ante un supuesto de retroactividad normativa ni se afecta un derecho consolidado y patrimonializado.

[redacted]

MADRID

INSTANCIA GENERAL

Espacio reservado para la etiqueta con los datos del Registro

1. DATOS DE LA PERSONA O ENTIDAD INTERESADA

Tipo documento: *(*)* NIF | Número de documento: *(*)* [redacted] | Nombre:

Primer apellido: | Segundo apellido:

Razón social: FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

País: ESPAÑA | Provincia: MADRID

Municipio: *(*)* MADRID | Tipo vía: *(*)* CALLE | Domicilio: *(*)* PAYASO FOFO

Tipo de numeración: *(*)* Número | Número: 24 | Portal:

Escalera: | Planta: | Puerta: | C.P.: *(*)* 28018

Correo electrónico: [redacted] | Móvil: [redacted] | Teléfono:

Si desea recibir confirmación de la recepción en el registro electrónico de la presente solicitud, indique el medio:

☑ Correo electrónico: ☐ vía SMS:

2. DATOS DE LA PERSONA O ENTIDAD REPRESENTANTE / APODERADA

Tipo documento: NIF | Número de documento: [redacted] | Nombre: [redacted]

Primer apellido: [redacted] | Segundo apellido: [redacted]

Razón social:

País: ESPAÑA | Provincia: MADRID

Municipio: MADRID | Tipo vía: CALLE | Domicilio: PAYASO FOFO

Tipo de numeración: Número | Número: 24 | Portal:

Escalera: | Planta: | Puerta: | C.P.: 28018

Correo electrónico: [redacted] | Móvil: [redacted] | Teléfono:

Si desea recibir confirmación de la recepción en el registro electrónico de la presente solicitud, indique el medio:

☑ Correo electrónico: ☐ vía SMS:

PERSONA AUTORIZADA PARA LA PRESENTACIÓN (NO ES PERSONA INTERESADA NI REPRESENTANTE)

Tipo documento: | Número de documento: | Nombre:

Primer apellido: | Segundo apellido:

Razón social:

Correo electrónico: | Móvil: | Teléfono:

Si desea recibir confirmación de la recepción en el registro electrónico de la presente solicitud, indique el medio:

FIRMANTE

Firmado por: FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

☐ Correo electrónico: ☐ vía SMS:

3. DATOS A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

Tipo documento: | Número de documento: | Nombre:

Primer apellido: | Segundo apellido:

Razón social:

País: ESPAÑA | Provincia: MADRID

Municipio: | Tipo vía: | Domicilio:

Tipo de numeración: | Número: | Portal:

Escalera: | Planta: | Puerta: | C.P.:

Correo electrónico: | Móvil: | Teléfono:

4. EXPONE

Ante el proyecto de Modificacion de Ordenanza Municipal del Taxi de Madrid, presentamos texto con las propuestas de Federacion Profesional del Taxi de Madrid.

5. SOLICITA

(*)

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012. Federación Profesional del Taxi de Madrid. -Artículo 1 bis. Definiciones Proponemos cambiar la denominación del término. 2. a) Servicios previamente contratados: Servicios telemáticos: servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier otro medio telemático. Estos podrán ser inmediatos o con hora. Explicación: La denominación de servicios previamente contratados corresponde a los vehículos de alquiler con conductor, no al servicio público del taxi. No debemos asumir terminología que no corresponda a nuestro sector, parece que se quiere acercar o asimilar los dos sectores, cuando las normas y la jurisprudencia ha determinado que somos diferentes -Artículo 5. Número máximo de licencias. Punto Nuevo. Los titulares de más de Tres licencias de taxi, deberán obligatoriamente incorporar un vehículo adaptado. (Eurotaxi) cumpliendo con la norma UNE, cuando adquieran una licencia adicional. Explicación: Todos sabemos que la compra de un vehículo Eurotaxi conlleva una inversión superior a la media de los vehículos habituales. Para un autónomo con una sola licencia es un gran sacrificio adquirir uno de estos vehículos, que aun así se está haciendo. Creemos que para una persona que ya tiene tres licencias y decida comprar otra, sería oportuno que esta cuarta la adscriba a un vehículo Eurotaxi. La solvencia económica de un titular con tres licencias es superior o la de cualquier taxista. -Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de Eurotaxi. La Ordenanza del Taxi del Ayuntamiento de Madrid no distingue entre dos tipos de licencias de taxi (taxis vs. Eurotaxi), sino que configura los vehículos Eurotaxi como unos vehículos concretos que puedan adscribirse a una licencia de autotaxi. El artículo 6 bis rompe con este esquema al prever la convocatoria de concursos específicos para la creación de licencias de Eurotaxi o al menos existe un riesgo cierto de que así se interprete, especialmente cuando ello se analiza en consonancia con la modificación que se pretende introducir en el art. 10, i) distinguiendo entre licencias ordinarias y de Eurotaxi. El sistema lo que debe velar es porque dentro de las más de 15 mil autorizaciones de taxi actualmente existentes exista un porcentaje suficiente de vehículos Eurotaxi, no por incrementar artificialmente el número de licencias de taxi. Actualmente la oferta de transporte discrecional, tal y como demuestran los estudios de la Comunidad de Madrid, es suficiente para absorber la demanda, únicamente existe un problema puntual en lo que se refiere a los vehículos para personas de movilidad reducida. Optar por incorporar más licencias sólo generará mayores problemas a futuro. Si las nuevas licencias de Eurotaxi no tienen una obligación de prestar sus servicios única y exclusivamente a personas PMR, entonces cuando no exista demanda, o cuando esta no sean tan lucrativa, prestarán servicios ordinarios, por lo que se aumentará la oferta y la distinción entre dos tipos de licencias resultará artificiosa. Del mismo modo, no se aclara qué sucede con las licencias de taxi que tienen un vehículo Eurotaxi actualmente adscrito y si se convertirán en licencias Eurotaxi con la obligación de mantener dicho vehículo a futuro. Lo que se debe hacer es establecer un sistema que garantice que al menos un 5% de las licencias actualmente existente son PMR. Este sistema puede ser bien de incentivos, bien de obligado cumplimiento. La convocatoria de unas autorizaciones específicas debe quedar como mecanismo de último recurso. No debe olvidarse en este sentido que el descenso de vehículos de Eurotaxi que se ha producido en los últimos años es consecuencia directa del sistema de descansos y la exención de los días de descanso otorgada a los vehículos eléctricos que ha hecho que no haya ningún incentivo a la adquisición de un vehículo Eurotaxi frente a un vehículo eléctrico y que esta Federación ya advirtió que iba a ocurrir y

FIRMANTE

Firmado por: FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

denunció. Por tanto, una vez se reconduzca dicha situación es previsible que aumente, de nuevo el porcentaje de vehículos Eurotaxi. Por ello, proponemos que se reconsideren los preceptos en su conjunto y se introduzcan, al menos las siguientes modificaciones: Proponemos el siguiente texto: “Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de Eurotaxi. 1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos Eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid convocará procedimientos de subvenciones al fin de facilitar la adscripción de vehículos Eurotaxi. Si dichos procedimientos quedarán desiertos o fueran insuficientemente cubiertos, el Ayuntamiento podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para Eurotaxi, previa consulta con el sector y estudio de necesidades, mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso. 2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente: a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad, que resulte del estudio de necesidades. b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias, incluido, en su caso, el canon. c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez. d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos euro taxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza, incluyendo el número de servicios mínimos que deben prestarse y su modo de acreditación. e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3. 3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de Eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo euro taxi. 4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los “vehículos euro taxi.” Explicación. Con estas modificaciones lo que se persigue es i) intentar dar la oportunidad al sector para optar voluntariamente por adscribir un vehículo Eurotaxi, ii) asegurarse mediante los correspondientes estudios que se tienen en cuenta los impactos que podrían tener la creación de estas licencias ad hoc, iii) garantizar que las nuevas licencias se adjudican mediante criterios objetivos y que generan riqueza, iv) que las nuevas licencias prestarán únicamente servicios PMR para no distorsionar el funcionamiento de las licencias ordinarias. . -Artículo 7. Transmisión. Solicitamos que la redacción del apartado 5 de este artículo no se modifique y se quede tal cual está ahora y la creación de un apartado nuevo 6 que quedaría redactado de la siguiente manera: Apartado 6 El numero total de licencias de las personas titulares de mas de 1 licencia nunca podrá superar el 20% del total vigente en un mismo municipio. Explicación: Apartado 5. La pretendida eliminación de este punto va a provocar una especulación con las licencias de taxi, un incremento sin control de los precios de las mismas, una expulsión de futuros autónomos que la realidad son los que sustentan al sector. Paralelamente propiciaremos la entrada de inversionistas, comisionistas, que en nada van a mejorar la calidad del servicio. Como consecuencia de este cambio las licencias de taxis se van a transformar en un producto al alcance de la especulación, lejos de ser un servicio público de calidad. Apartado 6. Evitaremos una desviación del número de taxis en manos de un solo titular, propiciado por la posibilidad que tienen las personas jurídicas y físicas de adquirir hasta 15 licencias. Ambas medidas controlaran la especulación de las licencias de taxi. -Artículo 10. Registro Municipal de Licencias. Proponemos el siguiente texto para el punto i) e incorporamos otro el punto j) ““i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de Eurotaxi atendiendo a la accesibilidad, distinguiendo en este caso, entre licencias de Eurotaxi voluntarias u obligatorias.”

6. DOCUMENTACION A APORTAR

Adjuntamos documento

Seleccione el área de gobierno u organismo destinatario *(*)*

Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

Protección de datos de carácter personal: INFORMACIÓN BÁSICA

Los datos recabados serán incorporados y tratados en la actividad de tratamiento REGISTRO ELECTRÓNICO GENERAL, responsabilidad de la Dirección General de la Oficina Digital, con domicilio en C/ Montalbán 1, Madrid 28014, correo electrónico oficinadigitalpd@madrid.es, con la finalidad de registro de solicitudes y documentos dirigidos por la ciudadanía a las distintas dependencias municipales y otras administraciones y organismos públicos, y el control de los movimientos de dichos documentos y ante quien las personas afectadas podrán ejercer sus derechos. El tratamiento de datos queda legitimado mediante obligación legal. Los datos se comunicarán a las Unidades del Ayuntamiento competentes en la materia relacionada con la comunicación realizada y no podrán ser cedidos a terceros salvo en los supuestos previstos en la normativa vigente. No están previstas transferencias internacionales de datos.

Puede ampliar esta información en Instrucciones, Información adicional.

Delegado/a de Protección de Datos: oficprotecciondatos@madrid.es

FIRMANTE

Firmado por: FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

MADRID

DOCUMENTACIÓN A APORTAR

Espacio reservado para la etiqueta con los datos del Registro

INFORMACIÓN

Se podrá anexar un máximo de 13 documentos y hasta un máximo de 15 MB en total. Debe tener en cuenta que el tamaño máximo de cada documento que aporte no puede exceder de 10 MB.

Los documentos anexados deben corresponder con alguna de las siguientes extensiones accdb, bmp, csig, css, csv, dgn, doc, docx, dot, dsig, dwg, dxf, gif, gml, gzip, htm, html, iee, ifc, jpeg, jpg, mdb, mht, mhtml, nwc, odg, odp, ods, odt, pdf, png, pps, ppt, pptx, p7s, rar, rtf, rvt, shp, sig, svg, tar, tif, tiff, txt, xhtml, xls, xlsx, xlt, xml, xsig, zip.

DOCUMENTACIÓN A APORTAR

Documento:

ALEGACIONES_ANTEPROYECTO_ORDENANZA_definitivas_070725.pdf

FIRMANTE

Firmado por: FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

MADRID

INSTANCIA GENERAL

REGISTRO ELECTRÓNICO

ENTRADA / REGISTRO

Fecha: 07/07/2025 Hora: 14:57:32
Nº Anotación: 20251015711

1. DATOS DE LA PERSONA O ENTIDAD INTERESADA

Tipo documento: (*) NIF
Número de documento: (*) [redacted]
Nombre:
Primer apellido:
Segundo apellido:
Razón social: FEDERACION PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID
País: ESPAÑA
Provincia: MADRID
Municipio: (*) MADRID
Tipo vía: (*) CALLE
Domicilio: (*) PAYASO FOFO
Tipo de numeración: (*) Número
Número: 24
Portal:
Escalera:
Planta:
Puerta:
C.P.: (*) 28018
Correo electrónico: [redacted]
Móvil: [redacted]
Teléfono:

Si desea recibir confirmación de la recepción en el registro electrónico de la presente solicitud, indique el medio:

☑ Correo electrónico: ☐ vía SMS:

2. DATOS DE LA PERSONA O ENTIDAD REPRESENTANTE / APODERADA

Tipo documento: NIF
Número de documento: [redacted]
Nombre: [redacted]
Primer apellido: [redacted]
Segundo apellido: [redacted]
Razón social:
País: ESPAÑA
Provincia: MADRID
Municipio: MADRID
Tipo vía: CALLE
Domicilio: PAYASO FOFO
Tipo de numeración: Número
Número: 24
Portal:
Escalera:
Planta:
Puerta:
C.P.: 28018
Correo electrónico: [redacted]
Móvil: [redacted]
Teléfono:

Si desea recibir confirmación de la recepción en el registro electrónico de la presente solicitud, indique el medio:

☑ Correo electrónico: ☐ vía SMS:

PERSONA AUTORIZADA PARA LA PRESENTACIÓN (NO ES PERSONA INTERESADA NI REPRESENTANTE)

Tipo documento:
Número de documento:
Nombre:
Primer apellido:
Segundo apellido:
Razón social:
Correo electrónico:
Móvil:
Teléfono:

Si desea recibir confirmación de la recepción en el registro electrónico de la presente solicitud, indique el medio:

FIRMANTE

Firmado por: ¡MADRID! [redacted]

Este documento es el acuse de recibo en el Registro electronico del Ayuntamiento de Madrid de la solicitud presentada y firmada por el interesado [redacted]

☐ Correo electrónico: ☐ vía SMS:

3. DATOS A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

Tipo documento: | Número de documento: | Nombre:

Primer apellido: | Segundo apellido:

Razón social:

País: ESPAÑA | Provincia: MADRID

Municipio: | Tipo vía: | Domicilio:

Tipo de numeración: | Número: | Portal:

Escalera: | Planta: | Puerta: | C.P.:

Correo electrónico: | Móvil: | Teléfono:

4. EXPONE

Ante el proyecto de Modificacion de Ordenanza Municipal del Taxi de Madrid, presentamos texto con las propuestas de Federacion Profesional del Taxi de Madrid.

5. SOLICITA

(*)

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012. Federación Profesional del Taxi de Madrid. -Artículo 1 bis. Definiciones Proponemos cambiar la denominación del término. 2. a) Servicios previamente contratados: Servicios telemáticos: servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier otro medio telemático. Estos podrán ser inmediatos o con hora. Explicación: La denominación de servicios previamente contratados corresponde a los vehículos de alquiler con conductor, no al servicio público del taxi. No debemos asumir terminología que no corresponda a nuestro sector, parece que se quiere acercar o asimilar los dos sectores, cuando las normas y la jurisprudencia ha determinado que somos diferentes -Artículo 5. Número máximo de licencias. Punto Nuevo. Los titulares de más de Tres licencias de taxi, deberán obligatoriamente incorporar un vehículo adaptado. (Eurotaxi) cumpliendo con la norma UNE, cuando adquieran una licencia adicional. Explicación: Todos sabemos que la compra de un vehículo Eurotaxi conlleva una inversión superior a la media de los vehículos habituales. Para un autónomo con una sola licencia es un gran sacrificio adquirir uno de estos vehículos, que aun así se está haciendo. Creemos que para una persona que ya tiene tres licencias y decida comprar otra, sería oportuno que esta cuarta la adscriba a un vehículo Eurotaxi. La solvencia económica de un titular con tres licencias es superior o la de cualquier taxista. -Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de Eurotaxi. La Ordenanza del Taxi del Ayuntamiento de Madrid no distingue entre dos tipos de licencias de taxi (taxis vs. Eurotaxi), sino que configura los vehículos Eurotaxi como unos vehículos concretos que puedan adscribirse a una licencia de autotaxi. El artículo 6 bis rompe con este esquema al prever la convocatoria de concursos específicos para la creación de licencias de Eurotaxi o al menos existe un riesgo cierto de que así se interprete, especialmente cuando ello se analiza en consonancia con la modificación que se pretende introducir en el art. 10, i) distinguiendo entre licencias ordinarias y de Eurotaxi. El sistema lo que debe velar es porque dentro de las más de 15 mil autorizaciones de taxi actualmente existentes exista un porcentaje suficiente de vehículos Eurotaxi, no por incrementar artificialmente el número de licencias de taxi. Actualmente la oferta de transporte discrecional, tal y como demuestran los estudios de la Comunidad de Madrid, es suficiente para absorber la demanda, únicamente existe un problema puntual en lo que se refiere a los vehículos para personas de movilidad reducida. Optar por incorporar más licencias sólo generará mayores problemas a futuro. Si las nuevas licencias de Eurotaxi no tienen una obligación de prestar sus servicios única y exclusivamente a personas PMR, entonces cuando no exista demanda, o cuando esta no sean tan lucrativa, prestarán servicios ordinarios, por lo que se aumentará la oferta y la distinción entre dos tipos de licencias resultará artificiosa. Del mismo modo, no se aclara qué sucede con las licencias de taxi que tienen un vehículo Eurotaxi actualmente adscrito y si se convertirán en licencias Eurotaxi con la obligación de mantener dicho vehículo a futuro. Lo que se debe hacer es establecer un sistema que garantice que al menos un 5% de las licencias actualmente existente son PMR. Este sistema puede ser bien de incentivos, bien de obligado cumplimiento. La convocatoria de unas autorizaciones específicas debe quedar como mecanismo de último recurso. No debe olvidarse en este sentido que el descenso de vehículos de Eurotaxi que se ha producido en los últimos años es consecuencia directa del sistema de descansos y la exención de los días de descanso otorgada a los vehículos eléctricos que ha hecho que no haya ningún incentivo a la adquisición de un vehículo Eurotaxi frente a un vehículo eléctrico y que esta Federación ya advirtió que iba a ocurrir y

FIRMANTE

Firmado por: ¡MADRID!

[redacted]

Este documento es el acuse de recibo en el Registro electronico del Ayuntamiento de Madrid de la solicitud presentada [redacted]

Verificable en https:/[redacted]

denunció. Por tanto, una vez se reconduzca dicha situación es previsible que aumente, de nuevo el porcentaje de vehículos Eurotaxi. Por ello, proponemos que se reconsideren los preceptos en su conjunto y se introduzcan, al menos las siguientes modificaciones: Proponemos el siguiente texto: “Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de Eurotaxi. 1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos Eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid convocará procedimientos de subvenciones al fin de facilitar la adscripción de vehículos Eurotaxi. Si dichos procedimientos quedarán desiertos o fueran insuficientemente cubiertos, el Ayuntamiento podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para Eurotaxi, previa consulta con el sector y estudio de necesidades, mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso. 2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente: a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad, que resulte del estudio de necesidades. b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias, incluido, en su caso, el canon. c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez. d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos euro taxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza, incluyendo el número de servicios mínimos que deben prestarse y su modo de acreditación. e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3. 3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de Eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo euro taxi. 4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los “vehículos euro taxi.” Explicación. Con estas modificaciones lo que se persigue es i) intentar dar la oportunidad al sector para optar voluntariamente por adscribir un vehículo Eurotaxi, ii) asegurarse mediante los correspondientes estudios que se tienen en cuenta los impactos que podrían tener la creación de estas licencias ad hoc, iii) garantizar que las nuevas licencias se adjudican mediante criterios objetivos y que generan riqueza, iv) que las nuevas licencias prestarán únicamente servicios PMR para no distorsionar el funcionamiento de las licencias ordinarias. . -Artículo 7. Transmisión. Solicitamos que la redacción del apartado 5 de este artículo no se modifique y se quede tal cual está ahora y la creación de un apartado nuevo 6 que quedaría redactado de la siguiente manera: Apartado 6 El numero total de licencias de las personas titulares de mas de 1 licencia nunca podrá superar el 20% del total vigente en un mismo municipio. Explicación: Apartado 5. La pretendida eliminación de este punto va a provocar una especulación con las licencias de taxi, un incremento sin control de los precios de las mismas, una expulsión de futuros autónomos que la realidad son los que sustentan al sector. Paralelamente propiciaremos la entrada de inversionistas, comisionistas, que en nada van a mejorar la calidad del servicio. Como consecuencia de este cambio las licencias de taxis se van a transformar en un producto al alcance de la especulación, lejos de ser un servicio público de calidad. Apartado 6. Evitaremos una desviación del número de taxis en manos de un solo titular, propiciado por la posibilidad que tienen las personas jurídicas y físicas de adquirir hasta 15 licencias. Ambas medidas controlaran la especulación de las licencias de taxi. -Artículo 10. Registro Municipal de Licencias. Proponemos el siguiente texto para el punto i) e incorporamos otro el punto j) ““i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de Eurotaxi atendiendo a la accesibilidad, distinguiendo en este caso, entre licencias de Eurotaxi voluntarias u obligatorias.”

6. DOCUMENTACION A APORTAR

Adjuntamos documento

Seleccione el área de gobierno u organismo destinatario *(*)*

Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

Protección de datos de carácter personal: INFORMACIÓN BÁSICA

Los datos recabados serán incorporados y tratados en la actividad de tratamiento REGISTRO ELECTRÓNICO GENERAL, responsabilidad de la Dirección General de la Oficina Digital, con domicilio en C/ Montalbán 1, Madrid 28014, correo electrónico oficinadigitalpd@madrid.es, con la finalidad de registro de solicitudes y documentos dirigidos por la ciudadanía a las distintas dependencias municipales y otras administraciones y organismos públicos, y el control de los movimientos de dichos documentos y ante quien las personas afectadas podrán ejercer sus derechos. El tratamiento de datos queda legitimado mediante obligación legal. Los datos se comunicarán a las Unidades del Ayuntamiento competentes en la materia relacionada con la comunicación realizada y no podrán ser cedidos a terceros salvo en los supuestos previstos en la normativa vigente. No están previstas transferencias internacionales de datos.

Puede ampliar esta información en Instrucciones, Información adicional.

Delegado/a de Protección de Datos: oficprotecciondatos@madrid.es

FIRMANTE

Firmado por: ¡MADRID!

[redacted]

Este documento es el acuse de recibo en el Registro electronico del Ayuntamiento de Madrid de la solicitud presentada y firmada por el interesado

[redacted]

MADRID

DOCUMENTACIÓN A APORTAR

REGISTRO ELECTRÓNICO

ENTRADA / REGISTRO

Fecha: 07/07/2025 Hora: 14:57:32
Nº Anotación: 20251015711

INFORMACIÓN

Se podrá anexar un máximo de 13 documentos y hasta un máximo de 15 MB en total. Debe tener en cuenta que el tamaño máximo de cada documento que aporte no puede exceder de 10 MB.

Los documentos anexados deben corresponder con alguna de las siguientes extensiones accdb, bmp, csig, css, csv, dgn, doc, docx, dot, dsig, dwg, dxf, gif, gml, gzip, htm, html, iee, ifc, jpeg, jpg, mdb, mht, mhtml, nwc, odg, odp, ods, odt, pdf, png, pps, ppt, pptx, p7s, rar, rtf, rvt, shp, sig, svg, tar, tif, tiff, txt, xhtml, xls, xlsx, xlt, xml, xsig, zip.

DOCUMENTACIÓN A APORTAR

Documento:

ALEGACIONES_ANTEPROYECTO_ORDENANZA_definitivas_070725.pdf

[redacted]

FIRMANTE

Firmado por: ¡MADRID!

[redacted]

Este documento es el acuse de recibo en el Registro electronico del Ayuntamiento de Madrid de la solicitud presenta[redacted]

Verificable en https://csv[redacted]

SEGUNDO INFORME DE CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES RECIBIDAS AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LAS QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

En relación con la tramitación del anteproyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, se han recibido observaciones de las siguientes Asociaciones representativas de titulares de licencias de autotaxi de las que se procede a su contestación:

1 FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM).....2
2 ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT).....9
3 ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTOTAXI DE MADRID (AGAM).....20

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

[redacted]

1 FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

Del Informe de 7 de julio de 2025, se reciben las siguientes observaciones procediendo a su oportuna valoración:

Observación 1ª: Propone modificar el **artículo 1 bis** que sustituya la definición de servicio previamente contratado por **servicio telemático**

Contestación: Este artículo no es objeto de modificación ni atiende los objetivos previstos por lo que no procede su valoración. En todo caso, se hace notar que esta misma petición fue formulada a la CAM con ocasión de la modificación del RTCM en 2023 y fue rechazada.

Observación 2ª: En relación con el **artículo 5** proponer añadir *Los titulares de más de Tres licencias de taxi, deberán obligatoriamente incorporar un vehículo adaptado. (Eurotaxi) cumpliendo con la norma UNE, cuando adquieran una licencia adicional.*

Reitera esta petición con un nuevo apartado 6 en el **artículo 20** de la ORT, con la siguiente redacción *"Cuando se vaya a adscribir un vehículo a un titular de licencia que tenga más de Tres licencias, este deberá de adscribir un Eurotaxi."*

Contestación: Este artículo no es objeto de modificación y contraviene la literalidad del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, cuyo artículo 8.1 indica expresamente que "*En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las* ***últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible***."

Esta misma propuesta fue planteada a la CAM con ocasión de la modificación del RTCM efectuada por el Decreto 271/2023, de 21 de diciembre y fue rechazada

Por tanto, no se considera legalmente viable exigirlo a partir de la cuarta licencia que adquiera un titular, bajo la justificación, como indica, de disponer de mayor sostenibilidad económica.

Observación 3ª: En relación con el **otorgamiento de licencias para eurotaxi** propone una nueva redacción del **artículo 6 bis,** en el siguiente sentido:

> *1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos Eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid convocará procedimientos de subvenciones al fin de facilitar la adscripción de vehículos Eurotaxi.*
> *Si dichos procedimientos quedarán desiertos o fueran insuficientemente cubiertos, el Ayuntamiento podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para Eurotaxi, previa consulta con el sector y estudio de necesidades, mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso.*

Por tanto, plantea la idoneidad de convocar subvenciones y, si quedan desiertos o son insuficientes, convocar un procedimiento de otorgamiento de licencias**.**

Además, incluye como contenido mínimo de las convocatorias la elaboración de un estudio de necesidades, un canon, el nº de servicios mínimo y su modo de acreditación.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

[redacted]

Contestación: Como ha quedado explicado en la MAIN que acompaña a esta modificación normativa, el Ayuntamiento de Madrid con el fin de impulsar la flota ha venido adoptando en los últimos años medidas de carácter normativo y relacionadas con subvenciones.

En el ámbito normativo, con modificaciones de la ORT: en 2014 con las convocatorias de régimen especial que permitía la prestación diaria del servicio, con cupo cerrado de 300 licencias y validez limitada a seis años y, en 2021 con la 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 materia de subvenciones, desde el año 2016 se han venido concediendo anualmente de forma ininterrumpida ayudas económicas a la adquisición y adaptación de los vehículos eurotaxi. Particularmente, desde el año 2023 cada año 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. De hecho, actualmente, se está ya tramitando la convocatoria de 2025, por los importes señalados.

Con la actual regulación, a pesar de esta libertad de adscripción y de las subvenciones que se conceden a los vehículos adaptados, 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.

Por ello, la propuesta de la FPT de convocar subvenciones y, si quedan desiertos o son insuficientes, convocar un procedimiento de otorgamiento de licencias, es lo que de hecho se ha venido haciendo estos años sin alcanzar los resultados deseados y legalmente exigibles, motivo por lo que no ha lugar a la aceptación de la redacción propuesta.

Además, se considera innecesaria e improcedente la inclusión del canon solicitado dado que no estamos ante un contrato de gestión de servicio público; igualmente no es preciso añadir en el articulado un estudio de necesidades cuya valoración ya está realizando el Ayuntamiento de Madrid en la propia MAIN en atención a los datos disponibles; y finalmente, en tanto es de aplicación el artículo 38 bis referente a las obligaciones, tampoco es preciso incluir el nº de servicios mínimos y su modo de acreditación.

Observación 4ª: Sugiere que no se elimine el apartado 5 del **artículo 7 en relación con la limitación a dos años para adquirir una licencia** y propone añadir un nuevo apartado 6 en el artículo 7 con la siguiente redacción:

> *El número total de licencias de las personas titulares de más de 1 licencia nunca podrá superar el 20% del total vigente en un mismo municipio.*

Contestación: La limitación de los dos años para adquirir una licencia ha sido eliminada en el RTCM por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre y dado que la normativa municipal no puede contradecir las disposiciones autonómicas no es posible acceder a lo solicitado.

Tal y como se explica en la MAIN de este Anteproyecto de modificación de la ORT: *"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*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40

MADRID

[redacted]

eliminación." Además, como bien indica la MAIN del Decreto 271/2023 esta limitación de dos años es una "condición limita el acceso a la actividad".

Por tanto, no procede acceder a lo solicitado dado que se trata de una adaptación de la Ordenanza al RTCM en los términos previstos en el Decreto 271/2023.

Por otro lado, el artículo 10.3 del RTCM establecía que *El número total de licencias de las personas titulares de más de una licencia nunca podrá superar el 10 por 100 del total vigente en un mismo municipio o una misma entidad local competente para su otorgamiento.* Esta restricción ya fue eliminada en la modificación del RTCM efectuada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por considerarlo una limitación al acceso de la actividad y, por tanto, contrario a la normativa de unidad de mercado (LGUM).

Por tanto, esta propuesta no puede ser aceptada.

Observación 5ª: En relación con el **artículo 10** que regula el **Registro Municipal de Licencias de Autotaxi** proponen el siguiente texto para el punto i)

> *"i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de Eurotaxi atendiendo a la accesibilidad, distinguiendo en este caso, entre licencias de Eurotaxi voluntarias u obligatorias."*

Contestación: No es precisa esta matización por resultar innecesaria al contemplarse que las licencias para eurotaxi que sean resultado de una convocatoria tendrán siempre un vehículo de este tipo.

Observación 6ª: Artículo 17. Características. Proponen una nueva redacción del apartado 4:

> "No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque, **excepto si estos son de origen**."

Consideran que si esos elementos proceden de origen podrán permanecer instalados. Conforme está redactado es posible que un vehículo que porte estos elementos, el ayuntamiento obligue a quitarlos con el correspondiente coste.

Contestación: La exclusión de accesorios externos como spoilers, alerones, defensas, embellecedores o ganchos de remolque responde a criterios objetivos de interés general, como:

- Evitar alteraciones estéticas que afecten a la imagen uniforme del servicio de taxi.
- Prevenir riesgos de seguridad por sobresalientes o elementos no homologados para uso intensivo urbano.
- Preservar la funcionalidad del vehículo para la prestación de un servicio generalista, no especializado ni vinculado a un uso particular, como el transporte de remolques, tuning u otros fines ajenos al transporte de personas.

La alegación no justifica un perjuicio real ni una vulneración de derechos dado que el coste asociado a retirar un elemento no permitido (como un spoiler o remolque postventa) no supone una carga desproporcionada, ya que la titularidad de licencia conlleva el deber de adaptación del vehículo a las condiciones técnicas del servicio. La Administración no impone una sanción, sino que establece requisitos objetivos para poder prestar un servicio sujeto a autorización.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

La propuesta de modificar el texto para permitir la instalación de determinados accesorios siempre que sean "de origen" abriría una vía interpretativa ambigua sobre qué se considera origen (modelo de serie, paquete opcional, instalación en concesionario, etc.), lo que complicaría la labor de inspección y control técnico, aumentaría el riesgo de disparidad de criterios entre titulares y pondría en peligro la uniformidad estética y operativa del servicio.

Por tanto, no se acepta la observación formulada dado la redacción prevista garantiza la seguridad jurídica, la uniformidad, funcionalidad y seguridad del servicio y evita ambigüedad.

Observación 7ª: En relación con los modelos para la prestación del servicio de taxi propone añadir un nuevo apartado 4 del artículo 18, con la siguiente redacción:

> *Cuando se autorice un modelo de vehículo en aplicación del artículo 20b, ese modelo pasará a la lista de los modelos autorizados por el ayuntamiento y se podrán poner en servicios otros vehículos siempre que coincidan con la contraseña de homologación.*

Contestación: Cuando el titular de una licencia solicita la sustitución de un vehículo por otro, el procedimiento a seguir varía según se trate de un modelo previamente autorizado por los servicios municipales (artículo 20.2 a) de la ORT) o de un vehículo de libre elección para el titular de la licencia (artículo 20.2 b) de la ORT). Las sustituciones por libre elección precisan la acreditación individualizada de los siguientes requisitos: por una lado, la instalación del taxímetro conforme a la normativa autonómica de industria y al Manual de Reformas y, por otro lado, el cumplimiento de las dimensiones previstas en el Anexo I de la ORT fijados como estándares de seguridad y calidad.

La normativa vigente y las directrices establecidas para la prestación del servicio de taxi en la ciudad de Madrid no contemplan una inclusión automática de los vehículos aprobados mediante el método de libre elección dentro de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio. No se considera técnicamente viable dado que una contraseña de homologación puede tener diferentes variantes y versiones de vehículos que pueden implicar cambios en las dimensiones de los vehículos.

En consecuencia, no procede acceder a lo solicitado.

Observación 8ª: En relación con el **taxi de sustitución del artículo 20 bis de la ORT**, solicita ampliar la duración de uso hasta "la entrega de un vehículo nuevo" aportando certificado de reserva del nuevo vehículo en el que venga reflejada la fecha de entrega

Contestación: La redacción del artículo 20 bis de la ORT responde a la necesaria adaptación del artículo 29 bis del RTCM, por lo que no es factible ampliar los supuestos de aplicación solicitados.

Observación 9ª: En relación con la **Tarjeta de identificación de conductor** regulada en el artículo **31 de la ORT** , solicitan la creación de un punto nuevo e)

> *e) La modalidad laboral del autónomo colaborador se identificará con un color diferente a los ya establecidos.*

Este artículo no es objeto de modificación ni atiende los objetivos previstos por lo que no procede su valoración. Tampoco está prevista ampliar el número de tipo de Tarjetas, de las que actualmente ya hay 4 modelos diferentes

Observación 10ª: Considera conveniente incorporar en el **artículo 38 bis 3 b)** en los canales de comunicación una atención por personas **durante 24h**, para solventar las posibles incidencias del servicio, independientemente de la modalidad por la que se haya solicitado el servicio.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

Contestación: El artículo 8.4 del del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que:

> *Las plataformas y los intermediarios en la contratación del taxi deberán contar con un medio accesible de comunicación vía web y con un número de atención telefónica accesible a través de texto.*

Asimismo, el artículo 37 del RTCM indica que los medios de contratación deberán ser accesibles para las personas con discapacidad.

Por tanto, a la normativa expuesta reguladora de la materia no se considera necesario añadir servicios adicionales en los términos ya previstos en el RD 1544/2007 y RTCM.

Observación 11ª: La FPT considera que se debería de crear un **registro de empresas mediadoras e intermediadoras de Servicios de Taxi**, no solo por fiscalizar las condiciones de los Eurotaxis, si no de la contratación por vías telemáticas y de radioemisoras, cada día más plataformas permiten reservar taxis, y los usuarios no tienen ningún tipo de derecho ni garantías, de lo que se le está cobrando en algunos servicios. (Adjunta informe).

Contestación: La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte urbano, sin que incluya la existencia de un registro de empresas de intermediación del transporte. Por ello, no procede su inclusión en la modificación de la ordenanza.

Esta misma petición ya se presentó con ocasión de la modificación de la ORT de 2021 y fue también rechazada por el motivo indicado.

Observación 12ª: En relación con los artículos 39, 39 bis y 39 ter sugieran sustituir la expresión servicios previamente contratado por servicios telemáticos.

Contestación: Nos remitimos a la contestación dada sobre esta cuestión en la observación 1ª. En todo caso, los artículos 39 bis y 39 ter de la ORT se suprimen, dado que los contenidos ya se encuentran previstos en el RTCM, evitando duplicidades.

Observación 13ª: En relación con el cumplimiento del régimen tarifario proponen una nueva redacción del artículo 48.5 de la ORT en los siguientes términos:

> *"Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para ~~las personas~~ titulares de las licencias, las personas conductoras de los vehículos autotaxi, cualquier persona física o jurídica ~~que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios~~* ***que ofrezca el precio final al taxi*** *y para las personas usuarias".*

Contestación: El artículo 38.3 del RTCM añade que la tarifas son de obligada observancia a *cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios*, por lo requiere la adaptación del artículo 48.3 de la ORT (no del apartado 5, como indica la FPT en su escrito). Al tratarse de una adaptación del RTCM no procede los cambios solicitados.

En todo caso, se hace notar que indicar "personas titulares de las licencias", incluye a todas, sean físicas o jurídicas, sin necesidad de matizarlo. Se trata de un uso inclusivo del lenguaje, que afecta a todos.

Observación 14ª: Solicitan que el artículo 49.3 relacionado con las paradas quede redactado del siguiente modo:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

[redacted]

> "Podrán establecerse paradas de carácter provisional o estacional y paradas especiales para el servicio nocturno, así como puntos de parada de uso exclusivo para Eurotaxis **en servicio de PMR**. ~~o paradas para su uso exclusivo por vehículos eléctricos~~."

Por tanto, solicitan suprimir las paradas para taxis eléctricos y matizar que las paradas para eurotaxi sea en servicio PMR.

Contestación: No se acepta la propuesta formulada dado que son medidas de planificación del transporte y espacio urbano que tratan de impulsar mejoras medioambientales y de atención a los usuarios. Además, los eurotaxis pueden prestar cualquier tipo de servicio, siendo preferente el servicio PMR, pero no exclusivo.

Observación 15ª: Incluye nuevos derechos de los usuarios en el artículo 52 (derecho a conocer los parámetros de cálculo del precio cerrado) y nuevas obligaciones de los usuarios en el artículo 53 (permitir el pago en metálico si falla el sistema de cobro telemático) que incluya dos nuevos apartados:

> *"g) Si un adulto en estado de embriaguez vomitará o ensuciará el vehículo deberá de abonar en concepto de limpieza, 20 veces el servicio mínimo correspondiente a esa hora.*
> *h) Aquellos usuarios que no abonasen el servicio del taxi deberán de pagar 20 veces el servicio mínimo correspondiente a esa hora."*

Contestación: Estos artículos de la ORT no son objeto de modificación ni atienden los objetivos ni finalidad de la modificación propuesta. En todo caso se hace constar:

En relación con el derecho de los usuarios a conocer los parámetros de cálculo del precio cerrado, se precisan dos cuestiones:

- El nuevo artículo 22 bis de la ORT establece el contenido del tique en la contratación a precio cerrado
- el artículo 37 del RTCM establece que Los citados parámetros serán facilitados por el órgano municipal competente mediante su publicación en la página web municipal., a cuyo fin responde la Resolución de precio cerrado de 22 de diciembre de 2022.

Respecto al resarcimiento de los gastos de limpieza al viajero, estamos en el caso de una indemnización por daños, por lo que debería aplicarse lo previsto en el Código Civil y reclamarse por vía civil, determinándose la cuantía que incluirá tanto los daños directos como el lucro cesante, que en cada caso dependerá del valor del daño efectivamente causado. La legislación sectorial del transporte contempla obligaciones en el ámbito del transporte y su posible régimen sancionador, sin entrar en cuestiones civiles como las indemnizaciones por daños que se encuadra en el ámbito de las relaciones entre particulares. En cuanto a la falta de cobro el RTCM ya establece la vía arbitral, sin perjuicio de la civil.

En cuanto a la propuesta de que en caso de no ser posible el cobro mediante TPV se admita el cobro en efectivo, señalar que la TPV es un elemento obligatorio del vehículo autotaxi desde el 14 de diciembre de 2016, que se configura como un derecho de los viajeros y, por tanto, una obligación del taxista de garantizar ese medio de pago. En concreto, el artículo 52 b) de la ORT establece que es un derecho del usuario "*Efectuar el pago del importe del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta de débito*".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

En consecuencia, no procede acceder a las peticiones formuladas.

Observación 16ª: En relación con el Anexo I solicitan aplicar la flexibilidad de las cotas en las medidas a los vehículos que se presenten bajo el articulo 20 b. De la misma manera que si lo presentara una marca de vehículos.

Contestación: Esta petición está ya incluida en la propuesta normativa.

Observación 17ª: Propone suprimir el **artículo 38 quáter de la ORT** para que los vehículos eléctricos puros se sometan al régimen de descanso ordinario de aplicación general a todas las licencias. Igualmente, si bien el primer informe de abril sostenía la posibilidad de incluir un régimen transitorio para que los vehículos eléctricos actuales continúen exentos del régimen de descanso por un tiempo prudencial, en este segundo informe de 7 de julio de 2025, no lo admite.

Contestación: Esta observación ya se realizó en el primer informe presentado por la FPTM en abril y fue aceptada por estos servicios municipales. En todo caso, se mantiene una transitoriedad que permita una implementación gradual y sostenida de acuerdo con los motivos recogidos en la MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

[redacted]

2 ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

Por la AMT se han presentado los siguientes escritos que han sido convenientemente valorados:

- Escrito de 26 de junio de 2025, en relación con el etiquetado de los vehículos autotaxi.
- Escrito de 24 de julio de 2025 en cuanto a una petición de liberalización del servicio de taxi 24x7.
- Informe de 4 de julio de 2025 de contestación al Anteproyecto de Ordenanza por el que se modifica la ORT.

Se reciben las siguientes observaciones de las que se procede a su contestación:

Observación 1ª: Respecto a los **artículos 6 bis y 38bis 3 e** del anteproyecto de Ordenanza que prevén convocatorias de **nuevas licencias de eurotaxi y la imposición de un mínimo de 150 servicios** adaptados anuales, la AMT argumenta falta de justificación de necesidad de otorgar nuevas licencias para eurotaxi. La infracción de los principio de proporcionalidad y mínima restricticción (artículo 129 de la Ley 39/2015) y de igualdad entre todos los operadores que considera una medida regresiva para el equilibrio económico del sector, por lo que solicita su supresión. Por todo lo anterior, se solicita la supresión del artículo 6 bis del Anteproyecto de Ordenanza y que, en su lugar, se refuercen los mecanismos de reconversión progresiva de licencias ordinarias a eurotaxi mediante condicionantes en transmisiones, incentivos y requisitos de renovación de vehículos.

Contestación: En relación con la solicitud de supresión del artículo 6 bis (convocatoria de nuevas licencias para eurotaxi) y del artículo 38 bis 3 e) (prestación mínima anual de 150 servicios adaptados), en la MAIN que acompaña al anteproyecto ha quedado justificadamente motivado que las medidas propuestas son necesarias basadas en razones de interés general, proporcionadas y atienen el principio de igualdad.
A este respecto se expone lo siguiente:

1. La necesidad de nuevas licencias de eurotaxi está debidamente justificada

Los artículos citados se alinean con el mandato legal contenido en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, que establece la obligación de que al menos un 5% de las licencias de autotaxi en cada municipio correspondan a vehículos accesibles (eurotaxi). Tal objetivo no ha sido cubierto de forma suficiente a través de mecanismos voluntarios ni mediante reconversiones progresivas, siendo preciso garantizar el cumplimiento de dicho umbral mínimo legal mediante convocatorias específicas, como permite expresamente el artículo 8.1 del propio Real Decreto.

Además, las peticiones ciudadanas no satisfechas, los registros de emisoras del taxi y la planificación municipal de accesibilidad refuerzan la evidencia de una demanda coyuntural no cubierta, lo que legitima la decisión de prever nuevas licencias para cumplir la función de servicio y universalidad del sistema.

2. No se vulnera el principio de proporcionalidad ni de mínima intervención (art. 129 de la Ley 39/2015)

La medida cumple con los principios de necesidad, eficacia y proporcionalidad, tal y como exige el artículo 129.1 de la Ley 39/2015:

- Es necesaria para cumplir el marco normativo estatal y garantizar el derecho a la movilidad de personas con discapacidad.
- Es eficaz, al permitir una vía directa para dotar al sistema de taxis accesibles, sin depender exclusivamente de incentivos cuya eficacia ha sido limitada.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40

MADRID [redacted]

- Es proporcionada, en tanto que no impone obligaciones al resto de la flota general ni restringe el ejercicio del derecho de los actuales titulares, sino que abre un procedimiento de concurrencia pública con criterios objetivos para la obtención de licencias eurotaxi por parte de nuevos interesados.

En cuanto a la prestación mínima de 150 servicios adaptados al año, se trata de una carga equilibrada y congruente con la función social de la licencia accesible, exigible conforme al principio de razonabilidad y de adecuación al objeto específico de esa modalidad de licencia.

3. No hay vulneración del principio de igualdad entre operadores

La diferenciación de condiciones entre licencias ordinarias y eurotaxis responde a la distinta naturaleza funcional de estas últimas, cuyo objetivo es garantizar el acceso de colectivos vulnerables al servicio de taxi, facilitando su autonomía personal y movilidad social. La existencia de condiciones específicas para el eurotaxi —como beneficios en horarios, carriles o acceso a licencias— es coherente con el principio de equidad y no supone un trato discriminatorio injustificado, ya que responde a un interés general objetivamente fundado.

4. La reconversión progresiva, aunque útil, no es suficiente

Se valoran positivamente los mecanismos de reconversión de licencias ordinarias en eurotaxi (condicionamiento en transmisiones, incentivos, etc.), pero la experiencia administrativa acumulada indica que tales medidas voluntarias no han alcanzado el objetivo mínimo exigido. Por tanto, mantener exclusivamente esas vías supondría incumplir una obligación legal clara, mientras que su combinación con convocatorias públicas permite avanzar en ambos frentes de forma complementaria.

Por todo lo anterior, se considera que los artículos 6 bis y 38 bis 3 e) se ajustan plenamente al ordenamiento jurídico y responden a una necesidad real y documentada. No procede suprimir las disposiciones indicadas, que constituyen una herramienta imprescindible para cumplir con el deber legal de accesibilidad y garantizar la universalidad del servicio de autotaxi en condiciones de equidad.

En consecuencia, se propone desestimar la alegación formulada por la AMT.

Observación 2ª: En relación con la **clasificación medioambiental de los vehículos** proponen modificar el **artículo 16 de la ORT** para que en previsión de un cambio por la DGT, algunos vehículos autorizados no queden fuera de la clasificación ECO y Cero emisiones, proponiendo un listado de vehículos según tecnología.

Contestación En relación con la propuesta de modificación del artículo 16 de la ORT sobre los requisitos medioambientales aplicables a los vehículos autotaxi, en previsión de futuros cambios en la clasificación de distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT), no se acepta por los siguientes motivos:

1. Alteración del principio de seguridad jurídica y objetividad normativa

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, según la redacción dada por la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, clasifica el parque de vehículos en función de su potencial contaminante, definiendo los distintivos Cero emisiones, ECO, C, B y A (Anexo II, apartado E) y recoge los distintivos medioambientales para cada uno (señal V-25), excepto para la categoría A.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

[redacted]

Desde la primera aprobación por la DGT en el año 2016 de la clasificación y etiquetado de los vehículos, el Ayuntamiento de Madrid ha venido adoptando y vinculando de forma clara y objetiva los requisitos ambientales de los vehículos autotaxi a los criterios de clasificación oficial del Registro de Vehículos de la DGT, que es el único instrumento legal y administrativo vigente con rango suficiente y criterios homogéneos y verificables.

Por tanto, cualquier propuesta que pretenda incluir una relación alternativa de tecnologías (vehículos eléctricos, híbridos, GNC, GLP, etc.) con criterios propios ajenos al sistema oficial de etiquetado introduce inseguridad jurídica, crea un sistema paralelo de clasificación no homologado y genera confusión interpretativa sobre qué vehículos son admisibles y cuáles no.

2. No cabe anticipar cambios normativos aún no aprobados

El fundamento de la propuesta parte de la hipótesis de que el Gobierno central modificará los criterios de la DGT para los distintivos ambientales. Sin embargo, hoy en día, no existe norma aprobada ni publicada que altere las condiciones de las etiquetas ECO y Cero emisiones. Las administraciones públicas deben actuar conforme al principio de legalidad vigente, y no en base a suposiciones, borradores o anuncios. Adoptar medidas reglamentarias preventivas sobre escenarios normativos hipotéticos vulnera el principio de reserva de ley y el principio de competencia.

3. Riesgo de contradicción con normativa estatal de aplicación directa

La propuesta de incorporar clasificaciones tecnológicas específicas (como vehículos PHEV con autonomía determinada, BEV, REEV, etc.) podría entrar en conflicto con las competencias estatales exclusivas en materia de tráfico y seguridad vial (art. 149.1.21 CE) y vulnerar el marco del Reglamento General de Vehículos y la propia normativa medioambiental que regula las etiquetas de la DGT, como criterio armonizado a nivel nacional, sin que a nivel local sea posible alterar el etiquetado medioambiental de los vehículos de competencia estatal.

Por las razones expuestas, no se acepta la propuesta de redacción alternativa del artículo 16 de la ORT, ya que implicaría una alteración del sistema de requisitos medioambientales vigente, sin respaldo legal ni técnica normativa, y podría dar lugar a contradicciones con la normativa estatal.

Observación 3ª Solicitan que el **bucle magnético** solo se exija a los vehículos eurotaxi dado que la imposición a todos los vehículos autotaxi carece de necesidad técnica y funcional en taxis ordinarios, supone una vulneración del principio de proporcionalidad y buena regulación, discrimina por falta de diferenciación según tipología de vehículo e introduce una carga económica innecesaria

Contestación: Con la Ordenanza 8/2021 y la MAIN que la acompañó, ya quedó justificada la necesidad, la proporcionalidad de la medida y el impacto económico de la exigencia del bucle magnético. Ahora, con la modificación que se propone, tan solo se lleva a cabo una actualización de la normativa UNE exigible, al incluir en su redacción “o normativa que le sustituya”.

El artículo 22.1 e) ORT establece que *los vehículos autotaxi deberán ir provistos de un sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con las personas con discapacidad auditiva, que cumpla en sus valores de funcionamiento con la Norma UNE EN IEC 60118-4:2016/A1:2018*. Conforme a la disposición transitoria tercera., *la instalación del bucle magnético, prevista en el artículo 22.1.e), solo será exigible a los vehículos que se adscriban a las licencias con posterioridad a la entrada en vigor de esta modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi*.

La Resolución de 11 de octubre de 2021, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, por la que se aprueban las instrucciones para la instalación del bucle magnético en los vehículos autotaxi (BOAM núm. 8.996, de 15 de octubre) y la Corrección de la omisión advertida de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

[redacted]

la citada Resolución (BOAM núm. 8.998, de 19 de octubre de 2021), tiene por objeto orientar y ordenar los requisitos de instalación del sistema de bucle magnético para garantizar la adecuada prestación del servicio de taxi. La citada resolución diferencia dos tipos de bucle, el portátil y el permanente, a efectos de garantizar la compatibilidad del sistema a instalar en los vehículos autotaxi.

De esta manera, con la Ordenanza 8/2021, la instalación del bucle magnético se exige a todos los vehículos autotaxi pero solo es aplicable a los vehículos autotaxi que se adscriban a las licencias con posterioridad a su entrada en vigor, que lo incluye como un elemento mínimo obligatorio de los vehículos autotaxi y, como consecuencia, los titulares de licencia de autotaxi lo han venido instalando con ocasión de la sustitución del vehículo desde junio de 2021.

Dado que el bucle magnético es un elemento que facilita la comunicación de los taxistas con las personas con discapacidad auditiva, en particular, las que utilizan audífono, no ha de entenderse como un elemento únicamente exigible a los eurotaxi, siendo necesario mantenerlo y resultando adecuado para todos los autotaxi, como medida de acción positiva en materia de igualdad de oportunidades y garantía de acceso a los servicios de transporte, en los que existe una interacción personal.

Por tanto, no procede acceder a lo solicitado.

Observación 4ª: Eliminar la exigencia de la ESO para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi (en adelante, el PMC) por considerar que vulnera los principios de necesidad, proporcionalidad y eficacia, infringe el principio de igualdad, no se ajusta a los principios de buena regulación, siendo eliminada mediante la Ordenanza 8/2021 sin que se haya generado problema alguno con motivo de su supresión.

Contestación: En la MAIN que acompaña la propuesta normativa ha quedado sobradamente acreditado cada una de las consideraciones esenciales para la exigencia del requisito de la ESO.

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.

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.

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.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID [redacted]

Observación 5ª : En relación con el **examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi** proponen una nueva redacción del artículo 28, apartado 4 *"A partir del tercer suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de **15 días naturales** para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes."*

Contestación: La modificación de la ORT incluye 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 y la AMT propone que sea de 15 días naturales.

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. 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.

Por tanto, se considera necesario y proporcionado establecer la medida a partir del segundo suspendo y con una cadencia temporal de 30 días naturales.

En consecuencia, no procede acceder a la observación solicitada.

Observación 6ª : Solicitan la operatividad continua de los vehículos autotaxi las **24 horas del día los siete días de la semana**, sin restricciones de turnos ni limitaciones impuestas por la normativa municipal, que justifica en los siguiente motivos: una demanda sostenida en franjas horarias muy diversas, incluyendo las horas nocturnas, festivos y fines de semana documentada por los datos que manejan las principales emisoras de radio y plataformas que reflejan tiempos de espera y volúmenes de llamadas que superan la capacidad operativa bajo el régimen de turnos actuales; la iniciativa municipal de otorgar nuevas licencias para eurotaxi que afectará al actual equilibrio entre oferta y demanda, lo que refuerza la necesidad de que el resto de la flota pueda operar libremente; finalmente, la petición de un total de 13 sociedades que ha solicitado 195 licencias de autotaxi, para preservar la competitividad de un servicio.

Contestación: En relación con la solicitud planteada para permitir la operatividad ininterrumpida de los vehículos autotaxi durante las 24 horas del día y los siete días de la semana, sin sujeción al sistema de turnos establecido por la normativa municipal, se señala en primer lugar que el sistema de descansos establecido en el artículo 37 no es objeto de modificación.

En todo caso, atendiendo a las argumentaciones aportadas se expone lo siguiente:

1. El régimen de descanso responde a una finalidad de interés general
El régimen de descansos previsto en la ORT tiene como objetivo asegurar la ordenación racional del servicio, la distribución equilibrada del servicio y la garantía de cobertura en todas las franjas diarias

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

y horarias, incluyendo los periodos de menor demanda. No es una medida arbitraria ni meramente restrictiva, sino una herramienta de planificación de gestión del transporte , del tráfico y del entorno urbano que se considera esencial para el buen funcionamiento del servicio del taxi y para garantizar los derechos de los viajeros, como consumidores y destinatarios finales de la prestación del servicio de taxi.

2. La existencia de demanda en franjas irregulares no justifica la liberalización total

Aunque puedan existir determinadas franjas horarias (nocturnas, fines de semana y festivos) que presenten picos de demanda según datos de emisoras o plataformas, estos no justifican por sí solos la supresión del régimen de descanso. Más aún, la experiencia acumulada muestra que la liberalización plena puede provocar una sobreoferta en horas punta y vacíos de servicio en horarios menos atractivos, afectando negativamente a la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio y el equilibrio general del sistema.

3. La existencia de solicitudes de nuevas licencias por parte de sociedades no justifica la desregulación

La presentación de solicitudes por parte de 13 sociedades para obtener 195 licencias no implica un desequilibrio en el mercado, ya que dichas licencias aún no han sido otorgadas ni operan efectivamente. La competitividad del servicio debe garantizarse dentro de los parámetros establecidos por la administración, que actúa como garante del interés general, y no mediante la eliminación de mecanismos de control operativo como el sistema de descanso, que resultan esenciales para evitar situaciones de concentración o desregulación desordenada.

4. La introducción de nuevas licencias eurotaxi no distorsiona el sistema, sino que lo complementa

La iniciativa municipal de ampliar las licencias para eurotaxi tiene un objeto específico y limitado, que es garantizar la accesibilidad universal en cumplimiento del Real Decreto 1544/2007 y del principio de igualdad de oportunidades de las personas con movilidad reducida. En ese marco, los eurotaxis disfrutan de excepciones justificadas al régimen de descanso, debido a su función social y número reducido, sin que ello sea extrapolable al conjunto de la flota general, que tiene naturaleza y condiciones distintas.

Por todo lo anterior, la liberalización completa de los días de prestación del servicio no se considera procedente, ni técnica ni jurídicamente, en tanto comprometería la calidad, equilibrio y sostenibilidad del sistema del taxi, considerando mantener la excepción actual para los eurotaxi, en los términos que ya recoge el artículo 41 del RTCM por razones de interés social y accesibilidad, pero no es trasladable al resto de la flota general.

En consecuencia, no se estima procedente acceder a la petición formulada.

Observación 7ª: La AMT entiende que la previsión del artículo 38 bis.3.e) relacionada con la obligación de cumplir un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado plantea graves problemas jurídicos y técnicos:

1 No se concreta en la Ordenanza qué se entiende por servicio de taxi adaptado a persona de movilidad reducida
2 Se desconoce cómo se garantizará la demanda mínima suficiente para cubrir esos 150 servicios anuales por vehículo, especialmente en franjas horarias de baja solicitud o zonas periféricas.
3 La imposición de una carga objetiva de resultado al titular de licencia sin asegurar que existirá oferta de usuarios suficiente vulnera el principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE) y de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40

[redacted]

> responsabilidad administrativa, pues penalizar a una licencia por no alcanzar ese número por causas ajenas a su voluntad y ajenas a la Administración sería jurídicamente improcedente.

Por ello, solicita la eliminación o reformulación del artículo 38 bis.3.e) en cuanto al mínimo de 150 servicios anuales obligatorios condicionando su exigencia efectiva a la existencia real y documentada de demanda suficiente y la dotación de mecanismos municipales para derivación de servicios adaptados por radioemisora pública o central de reservas unificada.

Contestación: Respecto a la alegación formulada contra el artículo 38 bis.3.e), que establece la obligación de acreditar anualmente un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado a personas con movilidad reducida (PMR) por parte de los titulares de licencias de eurotaxi, se exponen los siguientes fundamentos para su mantenimiento:

1.-En cuanto a la observación de que no se concreta en la ORT qué se entiende por **servicio de taxi adaptado**, el Anexo VII apartado 2 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, indica que

> *Los vehículos que presten servicio de taxi o autotaxi y que se quieran calificar de accesibles, para poder transportar personas con discapacidad, deben satisfacer los requisitos recogidos en la Norma UNE 26.494 y sus posteriores modificaciones*

Como medidas imprescindibles el apartado 2.2.1. del citado Anexo VII señala que *El vehículo estará acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar en el mismo una persona en su propia silla de ruedas; todo ello con comodidad y seguridad.*

El "servicio adaptado" no se define expresamente en el articulado, su significado es claro y ampliamente reconocido: se refiere a cualquier servicio efectivamente prestado a usuarios que requieren vehículo accesible para el transporte de personas en silla de ruedas, con independencia del trayecto o modalidad de contratación.

2.- En cuanto a la **garantía de la demanda mínima de servicios para cubrir los 150 servicios** anuales por vehículo, la MAIN que acompaña a la propuesta normativa, al justificar la necesidad y proporcionalidad de la medida, describe y explica razonadamente el número de servicios anuales a PMR prestados, de acuerdo con la información facilitada por radioemisoras y entidades de contratación telemática, cuyos contenidos damos aquí por reproducidos. El análisis de la información revela que un porcentaje muy importante de los titulares de licencias de taxi adaptado realizan un número muy bajo de servicios de taxi adaptados, desatendiendo las necesidades de movilidad de las PMR, y permite entender que en este contexto de demanda no atendida resulte necesario establecer este número mínimo de servicios.

La cifra de 150 servicios anuales supone una media de menos de tres servicios por semana, lo cual, incluso en zonas de baja densidad de población o demanda, resulta razonable y alcanzable. Además, se admite la acreditación a través de emisoras o entidades de contratación, lo que flexibiliza la prueba y permite que incluso servicios puntuales o concertados se contabilicen.

3.- Los servicios mínimos propuestos **no vulneran el principio de seguridad jurídica ni impone cargas irrazonables**. El principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE) exige normas previsibles y comprensibles, no la certeza absoluta del resultado de la actividad. Aquí se establece una obligación ligada al objeto especial de la licencia, cuyo cumplimiento depende también de la disposición activa del titular a adherirse a emisoras, responder a llamadas y ofertar servicios adaptados, 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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

Por tanto, no se exige un resultado imposible ni se desconoce el margen de discrecionalidad administrativa para valorar la suficiencia de los esfuerzos del titular.

El hecho de que esta previsión no tenga precedentes exactos en otras normas no implica que sea contraria al ordenamiento jurídico. El Ayuntamiento, en el ejercicio de su competencia organizativa y reguladora, puede introducir criterios de mejora de la eficacia del servicio y control del cumplimiento de las finalidades públicas asociadas a las licencias especiales, como es el caso.

Por ello, se mantiene la redacción propuesta y no se admite la reformulación planteada.

Observación 8ª Solicitan que se mantenga la **exención del régimen de descanso a los vehículos eléctricos** pues entiende que existe una discriminación entre operadores que persiguen finalidades distintas (eléctricos y eurotaxi), una vulneración de progresividad ambiental y de eficacia de políticas climáticas, de jerarquía normativa y de competencia sectorial al entender que la Ley de Cambio Climático prioriza los vehículos cero emisiones, y considera que si el taxi eléctrico ya disfruta de una exención de libranza bajo la ordenanza vigente o su autorización administrativa, no puede privársele ahora de ese derecho salvo causa de interés general superior, debidamente acreditada y con respeto a los principios de proporcionalidad y confianza legítima.

Contestación: La MAIN que acompaña la propuesta normativa justifica sobradamente la eliminación de la exención del régimen de descanso a los vehículos eléctricos y la transitoriedad de su aplicación, cuyos contenidos se dan por reproducidos, algunos de cuyos argumentos se recuerdan a continuación.

En cumplimiento 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*, que exige que un 5% de la flota sea eurotaxi, se incluyen en la ORT, entre otras medidas, 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 libranzas 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*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

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 objeticos 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 con el fin de que se 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
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.

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.

Dado que los vehículos eléctricos y los eurotaxis atienden finalidades distintas, (como observa la AMT) no puede observarse, como erróneamente se pretende, que exista infracción del principio de igualdad, porque precisamente esa diferenciación permite diversas condiciones de utilización de la licencia con los dos días de descanso exclusivos para los eurotaxi, al cumplir una función social de movilidad para las personas con discapacidad.

Observación 9ª En cuanto al **Itinerario del servicio (Artículo 42 de la ORT**) sugieren la siguiente redacción: " *El conductor deberá seguir el itinerario más directo salvo que el viajero exprese su voluntad de utilizar otro distinto, excepción que no será de aplicación en los recorridos en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o cuando se trate de servicios previamente contratados a precio cerrado o por plaza con pago individual.*
No obstante, en aquellos casos en los que por interrupciones del tráfico u otras causas no sea posible o conveniente seguir el itinerario más directo o el indicado por el usuario, podrá el conductor elegir otro alternativo, poniéndolo previamente en conocimiento de aquel, que deberá manifestar su conformidad.
Si por indicación del usuario o por necesidad del servicio, este se presta por rutas que tengan peajes u otras circunstancias que impliquen un sobreprecio, este será a cargo del usuario."

Contestación Esta propuesta recoge la literalidad del artículo 46 del RTCM y solicitan su incorporación al artículo 42 de la ORT.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

Este artículo 42 de la ORT no es objeto de modificación. En todo caso, se observa que su contenido ya se recoge en el citado artículo 42 y en el artículo 52 d), ambos de la ORT, que prevén el derecho de las personas usuarias a elegir el recorrido que consideren más adecuado, salvo en los servicios en los que se encuentre autorizada una tarifa fija o los que se realicen en la modalidad de precio cerrado o por plaza con pago individual.

Por tanto, no es preciso modificar este artículo 42 de la ORT, no incluido en la modificación.

Observación 10ª: Respecto a la tarifa fija del aeropuerto proponen una nueva redacción del 48.2 "*En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suarez-Barajas se podrán establecer tarifas fijas*."

Contestación: La aprobación por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid de la Tarifa fija del aeropuerto para viajes con origen y destino en el interior de la M30 garantiza a los viajeros la transparencia y previsibilidad de los precios y contribuye a homogeneizar el importe de los servicios. Modificar la norma para que las tarifas sean opcionales en lugar de obligatorias podría llevar a prácticas desleales entre los taxistas y los operadores y podría afectar negativamente al viajero que con la tarifa fija tiene la seguridad del precio, predecible y fiable, mejorando la experiencia de usuario.

Por ello, se considera que la normativa vigente debe mantenerse en los términos actuales, estableciendo de manera obligatoria las tarifas fijas en los servicios de taxi con origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas, asegurando una prestación del servicio del taxi predecible y equilibrada tanto para los usuarios como para los profesionales del sector.

Observación 11ª: Artículo 53. **Obligaciones de los usuarios**. Proponen añadir los siguientes apartados:
g*) "En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*
h) "En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".

Contestación: Respecto al resarcimiento de los gastos de limpieza al viajero, estamos en el caso de una indemnización por daños, por lo que debería aplicarse lo previsto en el Código Civil y reclamarse por vía civil, determinándose la cuantía que incluirá tanto los daños directos como el lucro cesante, que en cada caso dependerá del valor del daño efectivamente causado. La legislación sectorial del transporte contempla obligaciones en el ámbito del transporte y su posible régimen sancionador, sin entrar en cuestiones civiles como las indemnizaciones por daños que se encuadra en el ámbito de las relaciones entre particulares.

En cuanto a la propuesta de que en caso de no ser posible el cobro mediante TPV se admita el cobro en efectivo, señalar que la TPV es un elemento obligatorio del vehículo autotaxi desde el 14 de diciembre de 2016, que se configura como un derecho de los viajeros y, por tanto, una obligación del taxista de garantizar ese medio de pago. En concreto, el artículo 52 b) de la ORT establece que es un derecho del usuario "*Efectuar el pago del importe del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta de débito*".

Observación 12ª: En relación con la **Licencia por puntos** previstas en los artículos 70 y 71 de la ORT consideran que deben eliminarse ya que implica una vulneración del principio de legalidad sancionadora (art. 25 CE), una invasión competencial y quiebra del principio de jerarquía normativa, inseguridad jurídica y falta de claridad del régimen de infracciones y sanciones, la ausencia de justificación de necesidad, proporcionalidad y eficacia, y finalmente, una posible afectación del derecho al ejercicio de la actividad económica (art. 38 CE) se transmite al titular de la licencia el posible incumplimiento de la normativa por parte de los conductores asalariados, llegando incluso a

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

la suspensión temporal afectando tanto al titular como a otros conductores asalariados que trabajan en ese autotaxi.

Contestación: La MAIN que acompaña a la propuesta de modificación de la ORT da respuesta a cada una de las observaciones formuladas. Como ciertamente indica la MAIN, 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 la 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 ya 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, dado que está incluido en el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración, al no implicar requisitos o condiciones de acceso o ejercicio de la prestación del servicio que puedan suponer barreras para acceder o ejercer la profesión .

El artículo 16 de la LTCM prevé que, además de la sanción económica, pueda imponerse la sanción de suspensión en función de la gravedad de la infracción ". Dicho precepto establece que "…*Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves."*

El establecimiento de la licencia por puntos pretende graduar la aplicación de la sanción de suspensión, de modo que el órgano sancionador puede acordar, además de la sanción económica, la retirada de los puntos que corresponda según el tipo de infracción. De esta manera, agotado el saldo de puntos asignado a la licencia puede acordarse la sanción de suspensión de la licencia.

Por tanto, los puntos no son otra sanción sino un sistema que pretende graduar su aplicación progresiva, con el fin de corregir comportamientos infractores habituales y reincidentes. No solo se gradúan las sanciones económicas sino también la sanción de suspensión, pues tal y como continúa estableciendo el citado artículo 16 LTCM, "*Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos siguientes se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencias o de seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora".*

Tomando como referencia la reincidencia y habitualidad, se contempla un modelo que objetiviza el sistema, que aporta seguridad jurídica, de máxima claridad y transparencia, en el que se definen qué infracciones conllevará la detracción de puntos y cuántos puntos se retiran, como una garantía de mecanismos claros y objetivos de aplicación de la sanción de suspensión a través de un sistema de puntos. No hay dualidad ni coexisten sistemas punitivos, dado que el sistema es único.

Los principios de tipicidad y legalidad quedan ampliamente salvaguardados: el de tipicidad, en tanto que no se recogen a nivel reglamentario nuevas infracciones, ya están previstas en la Ley, y el de legalidad, dado que una norma con rango de ley contempla como elemento punitivo la sanción de suspensión y su posible graduación atendiendo a los criterios que la misma contempla, como es la habitualidad y reincidencia.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

[redacted]

3 ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTOTAXI DE MADRID (AGAM).

Del Informe de 7 de julio de 2025, se reciben las siguientes observaciones procediendo a su oportuna valoración:

Observación 1ª: Sugiere que no se elimine el apartado 5 del **artículo 7 en relación con la limitación a dos años para adquirir una licencia,** para evitar la especulación en la compraventa de licencias.

Contestación: La limitación de los dos años para adquirir una licencia ha sido eliminada en el RTCM por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre y dado que la normativa municipal no puede contradecir las disposiciones autonómicas no es posible acceder a lo solicitado.

Tal y como se explica en la MAIN de este Anteproyecto de modificación de la ORT: *"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*." Además, como bien indica la MAIN del Decreto 271/2023 esta limitación de dos años es una "condición limita el acceso a la actividad".

Por tanto, no procede acceder a lo solicitado dado que se trata de una adaptación de la Ordenanza al RTCM en los términos previstos en el Decreto 271/2023.

Observación 2ª: Esta Asociación plantea el régimen jurídico de las **licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi** existentes con anterioridad a la creación de las licencia nuevas**.**

Contestación: Se mantiene el régimen previsto conforme a las reglas contenidas en la propia Ordenanza, respetando las condiciones exigidas en su otorgamiento y debiendo cumplir los obligaciones previstas en el artículo 38 bis de la ORT, al tratarse de vehículos eurotaxi.

Observación 3ª: En relación con el artículo 10 consideran que debe de quedar redactado de la siguiente manera*: el saldo de puntos de los conductores adscritos a las licencias de autotaxi, tanto en su permiso de conducción como del permiso municipal de conducción, el cual quedará suspendido al agotamiento de los puntos de los que fue previsto en su otorgamiento*

Contestación: La normativa autonómica de transporte vincula como responsable de las infracciones que se cometan al titular de la licencia de autotaxi y no al conductor, por lo que legalmente no es viable llevar a cabo la modificación propuesta en el Registro.

Observación 4ª: Respecto a los **vehículos de libre elección**, considera que una vez aprobado un vehículo por el método de libre elección , éste formará parte de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi. De igual modo, es importante que se recoja que todas las reformas que el Ayuntamiento de Madrid exija en los vehículos ya autorizados en su base para la prestación de cualquier servicio, serán costeados por el Ayuntamiento.

Contestación: Cuando el titular de una licencia solicita la sustitución de un vehículo por otro, el procedimiento a seguir varía según se trate de un modelo previamente autorizado por los servicios municipales (artículo 20.2 a) de la ORT) o de un vehículo de libre elección para el titular de la licencia (artículo 20.2 b) de la ORT). Las sustituciones por libre elección precisan la acreditación individualizada de los siguientes requisitos: por una lado, la instalación del taxímetro conforme a la normativa autonómica de industria y al Manual de Reformas y, por otro lado, el cumplimiento de las dimensiones previstas en el Anexo I de la ORT fijados como estándares de seguridad y calidad.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

La normativa vigente y las directrices establecidas para la prestación del servicio de taxi en la ciudad de Madrid no contemplan una inclusión automática de los vehículos aprobados mediante el método de libre elección dentro de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio. No se considera técnicamente viable dado que una contraseña de homologación puede tener diferentes variantes y versiones de vehículos que pueden implicar cambios en las dimensiones de los vehículos.

Además, de acuerdo con lo previsto en el artículo 18 b 1ª de la LTCM se considera una condición esencial de la licencia " *La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la licencia, gestionando los servicios a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial*". Esto significa que el cumplimientos de las características, requisitos, elementos y condiciones de utilización de las licencias son de cuenta de sus titulares, sin que corresponda a los municipios asumir los costes derivados de la gestión de su explotación.

En consecuencia, no procede acceder a lo solicitado.

Observación 5ª: Articulo 30.**Devolución permiso de conductor**. Debe añadirse que en caso de devolución por retirada del permiso de conducción de la clase B o superior, el permiso municipal será devuelto a su titular una vez que se recupere el permiso de conducción

Contestación: Este artículo no es objeto de modificación ni atiende los objetivos previstos por lo que no procede su valoración. En todo caso, en caso de desaparecer las causas que motiven la devolución se procedería a su posterior entrega al titular.

Observación 6ª: Por lo que respecta al **artículo 53**. **Obligaciones de los usuarios**, proponen añadir los siguientes apartados:
g*) "En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo".*
h) "En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible".

Contestación: Respecto al resarcimiento de los gastos de limpieza al viajero, estamos en el caso de una indemnización por daños, por lo que debería aplicarse lo previsto en el Código Civil y reclamarse por vía civil, determinándose la cuantía que incluirá tanto los daños directos y el lucro cesante, que en cada caso dependerá del valor del daño efectivamente causado. La legislación sectorial del transporte contempla obligaciones en el ámbito del transporte y su posible régimen sancionador, sin entrar en cuestiones civiles como las indemnizaciones por daños que se encuadra en el ámbito de las relaciones entre particulares.

En cuanto a la propuesta de que en caso de no ser posible el cobro mediante TPV se admita el cobro en efectivo, señalar que la TPV es un elemento obligatorio del vehículo autotaxi desde el 14 de diciembre de 2016, que se configura como un derecho de los viajeros y, por tanto, una obligación del taxista de garantizar ese medio de pago. En concreto, el artículo 52 b) de la ORT establece que es un derecho del usuario "*Efectuar el pago del importe del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta de débito*".

Por tanto, no se admite la propuesta presentada.

Observación 7ª: En relación con el **artículo 48 sobre el régimen tarifario,** solicitan que se modifique en los siguientes términos: c*) "En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas se "**PODRAN**" establecer tarifas fijas".*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

Contestación: La aprobación por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid de la Tarifa fija del aeropuerto para viajes con origen y destino en el interior de la M30 garantiza la transparencia y previsibilidad de los precios del taxi y contribuye a homogeneizar los servicios. Modificar la norma para que las tarifas sean opcionales en lugar de obligatorias afectaría negativamente al viajero que es el principal beneficiario dado que tiene la seguridad del precio, predecible y fiable, mejorando la experiencia de usuario y, además, podría llevar a prácticas desleales entre los taxistas y los operadores.

Por ello, consideramos que la normativa vigente debe mantenerse en los términos actuales, estableciendo de manera obligatoria las tarifas fijas en los servicios de taxi con origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas. Esta medida asegura una prestación de servicio justa, predecible y equilibrada tanto para los usuarios como para los profesionales del sector.

Observación 8ª: Publicidad. **Artículo 26.** Proponen una nueva redacción del apartado 4-a). *quedará redactado de la siguiente manera "Se admite la publicidad en el techo y en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera*

Contestación: La propuesta no incluye detalles técnicos que permitan su valoración – tamaño, luminosidad, criterios técnicos de fijación, etc.-. Por tanto, la información presentada es insuficiente para su valoración y se rechaza la propuesta.

Observación 9ª: Licencias por puntos: En cuanto a la detracción de puntos al titular de la licencia, consideran que se produce una clara indefensión dado que todos los apartados del artículo 18 (h, c y 10ª de b) de la Ley 20/1998, son conductas que pudieran no ser responsabilidad del titular. Es imprescindible, en caso de que las infracciones sean comedidas por un trabajador asalariado, los puntos se detraerán de su permiso municipal de conducción, no de la Licencia Municipal

Contestación: El artículo 57 del RTCM determina que la responsabilidad administrativa por las infracciones a la normativa de transporte corresponde al titular de la licencia, incluidas las infracciones indicadas que conllevan la pérdida de puntos.

Por tanto, dado que los puntos se detraen a la licencia de autotaxi por la comisión de infracciones en materia de transportes cuya responsabilidad recae en el titular de la licencia, no procede realizar un permiso de conductor por puntos.

Observación 10ª : Respecto a la prohibición de trabajar a determinadas licencias, en determinado periodos o días, consideran que se **deben eliminar cualquier tipo de restricción al desarrollo de la profesión,** ya que garantiza los derechos de las personas usuarias, atendiendo los incrementos temporales de demanda del servicio del taxi, favoreciendo la continuidad del servicio. Asimismo entienden que satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque otorga idéntica facultad a todas las personas titulares de licencia de autotaxi, que pueden decidir, libre y voluntariamente, si quien o no prestar servicio, considerando la conveniencia de posibilitar la mayor cobertura posible del servicio en día en los que se prevé un importante incremento de su demanda, o que sin ser previsto sea necesario por cualquier circunstancia, clima, averías ferroviarias que conllevan retrasos, huelgas de cualquier tipo, etc.…

Contestación: No se indica ni especifica artículo concreto del que se pretende la valoración por los servicios municipales. En todo caso, se informa que el régimen general de descanso de licencias de

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

autotaxi previsto en el artículo 37 de la ORT no está incluido en el anteproyecto de modificación de la Ordenanza.

Atendiendo a la argumentación planteada, la liberalización completa de los días de prestación del servicio no se considera procedente, ni técnica ni jurídicamente, en tanto comprometería la calidad, equilibrio y sostenibilidad del sistema del taxi, considerando mantener la excepción actual para los eurotaxi, en los términos que ya recoge el artículo 41 del RTCM por razones de interés social y accesibilidad, pero no es trasladable al resto de la flota general.

En consecuencia, no se estima procedente acceder a la petición formulada.

Observación 11ª: Solicitan que los **vehículos eléctricos** tienen que seguir sin limitaciones del día ni horarios, porque ya nacen con una limitación por cuestión de carga de batería de entre 6 y 8 horas diarias. Aparte del incremento del precio a la adquisición del vehículo nuevo y la necesidad que tiene el sector de modernización sostenible en sus unidades.

Contestación: La MAIN que acompaña la propuesta normativa justifica sobradamente la eliminación de la exención del régimen de descanso a los vehículos eléctricos y la transitoriedad de su aplicación, cuyos contenidos se dan por reproducidos, algunos de cuyos argumentos se recuerdan a continuación.

En cumplimiento 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, que exige que un 5% de la flota sea eurotaxi, se incluyen en la ORT, entre otras medidas, 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 libranzas 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 objeticos 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

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

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 iniciales con el fin de que se 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.
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.

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.

Dado que los vehículos eléctricos y los eurotaxis atienden finalidades distintas, (como observa la AMT) no puede observarse, como erróneamente se pretende, que exista infracción del principio de igualdad, porque precisamente esa diferenciación permite diversas condiciones de utilización de la licencia con los dos días de descanso exclusivos para los eurotaxi, al cumplir una función social de movilidad para las personas con discapacidad.

Observación 12ª: También indican que parece ser que se está modificando la ley respecto de las **etiquetas medioambientales de los por vehículos por parte de la D.G.T**., con lo cual, al redactar el articulado correspondiente a esta ordenanza hay que tener en cuento las variaciones que esto puede suponer tanto en la catalogación de los vehículos que ya están prestando servicio.

Contestación: No se indica ni especifica artículo concreto del que se pretende la valoración por los servicios municipales. En todo caso se rechaza la petición formulada por los siguientes motivos:

1. Alteración del principio de seguridad jurídica y objetividad normativa

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, según la redacción dada por la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, clasifica el parque de vehículos en función de su potencial contaminante, definiendo los distintivos Cero emisiones, ECO, C, B y A (Anexo II, apartado E), y recoge los distintivos medioambientales para cada uno (señal V-25), excepto para la categoría A.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

Desde la primera aprobación por la DGT en el año 2016 de la clasificación y etiquetado de los vehículos, el Ayuntamiento de Madrid ha venido adoptando y vinculando de forma clara y objetiva los requisitos ambientales de los vehículos autotaxi a los criterios de clasificación oficial del Registro de Vehículos de la DGT, que es el único instrumento legal y administrativo vigente con rango suficiente y criterios homogéneos y verificables.

Por tanto, cualquier propuesta que pretenda incluir una relación alternativa de tecnologías (vehículos eléctricos, híbridos, GNC, GLP, etc.) con criterios propios ajenos al sistema oficial de etiquetado introduce inseguridad jurídica, crea un sistema paralelo de clasificación no homologado y genera confusión interpretativa sobre qué vehículos son admisibles y cuáles no.

2. No cabe anticipar cambios normativos aún no aprobados

El fundamento de la propuesta parte de la hipótesis de que el Gobierno central modificará los criterios de la DGT para los distintivos ambientales. Sin embargo, hoy en día, no existe norma aprobada ni publicada que altere las condiciones de las etiquetas ECO y Cero emisiones. Las administraciones públicas deben actuar conforme al principio de legalidad vigente, y no en base a suposiciones, borradores o anuncios. Adoptar medidas reglamentarias preventivas sobre escenarios normativos hipotéticos vulnera el principio de reserva de ley y el principio de competencia.

3. Riesgo de contradicción con normativa estatal de aplicación directa

La propuesta de incorporar clasificaciones tecnológicas específicas (como vehículos PHEV con autonomía determinada, BEV, REEV, etc.) podría entrar en conflicto con las competencias estatales exclusivas en materia de tráfico y seguridad vial (art. 149.1.21 CE) y vulnerar el marco del Reglamento General de Vehículos y la propia normativa medioambiental que regula las etiquetas de la DGT, como criterio armonizado a nivel nacional, sin que a nivel local sea posible alterar el etiquetado medioambiental de los vehículos de competencia estatal.

Observación 13ª: Solicitan que se mantengan las exigencias para acceder a la obtención del permiso municipal de conductor, en concreto:

1. no incluir la ESO porque puede perjudicar a aquellos aspirantes que procedan de países en los que no se les facilitan la convalidación de sus estudios y a aquellas personas que por razones de edad o condición social, en su momento no pudieron obtener el título de la ESO o similar.

2. no incorporar la frecuencia del número de exámenes.

Contestación: En la MAIN que acompaña la propuesta normativa ha quedado sobradamente acreditado cada una de las consideraciones esenciales para la exigencia del requisito de la ESO como para la frecuencia del número de los exámenes, del que se trasladan algunas de las argumentaciones.

1.-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.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

MADRID

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.

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.

2.- Para presentarse al examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi la modificación de la ORT incluye el establecimiento de un periodo mínimo de 30 días a partir del segundo suspenso.

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. 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.

Por tanto, se considera necesario y proporcionado establecer la medida a partir del segundo suspendo y con una cadencia temporal de 30 días naturales.

En consecuencia, no procede acceder a la observación solicitada.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted]

Fecha Firma: 15/07/2025 15:28:40 [redacted]

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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted].do Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

[redacted]

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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
[redacted]do
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

[redacted]

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 permios 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 suprimen 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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	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: 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. 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). 3º La extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi: previsión de la presunta desaparición de requisitos relacionados con los conocimientos. 4º La licencia de autotaxi por puntos: su modificación y mejora de redacción. 5º La duración del descanso diario de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana. 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. 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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

Objetivos que se persiguen	1. Actualizar la ORT para el cumplimiento de los siguientes objetivos: a. Aumentar la flota de eurotaxi para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida. 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 mediante el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, que atiende a los siguientes objetivos: *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).*
Principales alternativas consideradas	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.
	2. Realizar una modificación parcial de los contenidos de la vigente Ordenanza
2. CONTENIDO	
Estructura de la propuesta	Preámbulo Artículo único Disposición transitoria primera Disposición final primera Disposición final segunda Disposición final tercera

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
URL de verificación: https://sede.madrid.es/VEDS_...
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29



3. ANÁLISIS JURÍDICO	
Normas, decretos y acuerdos afectados	La Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012
4. TRAMITACIÓN	
Inclusión de la Propuesta en el Plan Anual Normativo	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.
Consulta pública previa	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
Informes recabados	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
Fecha prevista inclusión orden del día Comisión Preparatoria	Julio 2025
Fecha prevista inclusión orden del día Junta Gobierno	Julio 2025
Fecha prevista trámite de alegaciones	Julio 2025
Fecha prevista aprobación definitiva Junta de Gobierno	Septiembre 2025
Fechas previstas tramitación Pleno	Septiembre 2025

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL

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

<table>
<tr><th colspan="3">5. ANÁLISIS DE IMPACTOS</th></tr>
<tr><td>Impacto competencial</td><td colspan="2">Transporte urbano, 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.

Accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad, de acuerdo con lo previsto en:
- 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
- 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.
Protección de consumidores, en virtud del artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid

Gestión del tráfico y regulación de los usos de las vías y espacios públicos, en aplicación del artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Impacto organizativo</td><td colspan="2">Incidencia en creación de órganos, entidades y puestos de trabajo</td></tr>
<tr><td colspan="2">NO</td></tr>
<tr><td colspan="2">Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Impacto presupuestario</td><td colspan="2">NO</td></tr>
<tr><td>Afecta sólo al área de gobierno proponente</td><td>NO</td></tr>
<tr><td>Afecta a otras áreas de gobierno u organismos</td><td>SÍ, IAM</td></tr>
<tr><td>Aplicaciones presupuestarias afectadas</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>Cuantificación gastos e ingresos</td><td></td></tr>
</table>

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29



Impacto económico	**Impacto económico directo**	SÍ
	Impacto económico indirecto	SÍ
Impacto de género	**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
Simplificación de procedimientos	**Supone una reducción de cargas administrativas**	
	NO	
	Incorpora nuevas cargas administrativas	
	SI	
	Supone una simplificación de procedimientos	
	NO	
Otros impactos	1. Medioambiental	
	2. A personas con discapacidad: igualdad, no discriminación y accesibilidad universal	

6. EVALUACIÓN	
Evaluación normativa	SI
Plazo para la evaluación de la norma	**Plazo total: 31/12/2028**
	Evaluaciones periódicas: SI Plazo/s: bianual
Identificación de objetivos a evaluar	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.
Identificación de impactos a evaluar	Incrementar el número de conductores de autotaxi.
Herramientas de evaluación para cada objetivo	Base de datos de vehículos autotaxi.
Herramientas de evaluación para cada impacto	Base de datos de conductores de vehículos autotaxi.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29 [redacted]



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*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 establece 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 anticipe 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 un 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."*

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
URL de Verificación [redacted]do
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
CSV [redacted]

adecuada 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
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 la tarifas son de obligada observancia a *cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios*, por lo 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 Comunicad 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
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 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.*

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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL [redacted] Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

[redacted]

- 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 libranzas 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 objeticos 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
[redacted]do
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 la 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
[redacted]ve.do
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 contingentación 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 intervivos 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 cumplimento 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 CO2 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 autoaxi (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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

[redacted]

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID
[redacted]

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
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

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:

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 sujeta 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*

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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.

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

- 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

Precio	Importe
Precio de mercado de la licencia	127.033
Descuento inicial (35%)	- 44.462
Precio base concurso	**82.571**

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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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
2025		**-**	**100.000**
	Adaptación de los sistemas de soporte de la Ordenanza		100.000
2026		**24.937.690**	**15.000**
	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
2027		**19.000**	**15.000**
	Ingresos tasas	19.000	
	Mantenimiento de actualización de sistemas		15.000
2028		**19.000**	**15.000**
	Ingresos tasas	19.000	
	Mantenimiento de actualización de sistemas		15.000
	Total acumulado 2025-2028	**24.975.690**	**145.000**

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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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).

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 209x15.812/(15.812+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

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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%
300	**1,90%**	**124.668,02**	**1,86%**	**205,11**	**1,86%**
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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 redunda 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 mimos 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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 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 esto de viajeros que demandan sus servicios.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 relacionados 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 medicas 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 Secretaria 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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

- **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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 eurotaxis 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

- 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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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).

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 objeticos 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

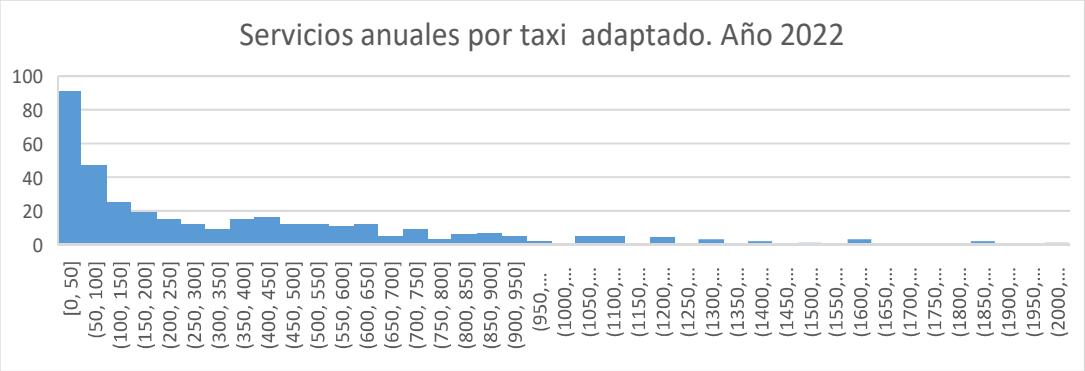
6.5.8.1 Principio de necesidad

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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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)

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 la 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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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, conforma 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 (CO_2, NOx, 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

6.5.12 Examen para la obtención del permiso de conductor

La propuesta normativa incluye un periodo mínimo para presentase 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 redunda 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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
URL de Verificación: https://sede.madrid.es/FEGA_PROCESOSFIRMA/verifyService
CSV: [redacted]

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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%	**15.753**
2022	13.883 ↓	88,2%	1.859 ↑	11,8%	**15.742**
2023	13.785 ↓	87,7%	1.941 ↑	12,3%	**15.726**
2024	13.682 ↓	87,0%	2.041 ↑	13,0%	**15.723**
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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 sexos, 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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).

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 redunda 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 hombre, 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 ocurra 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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL
Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
CSV : GFUHO3XKZD4V4DZ

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 descaso 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 permios 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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

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:

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
URL de Verificación: https://sede.madrid.es/...VEGOLWBOGNUHTAWTEBAA%3D%3D
[redacted]

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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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%
Total	**1.166.855**	**100,00%**

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

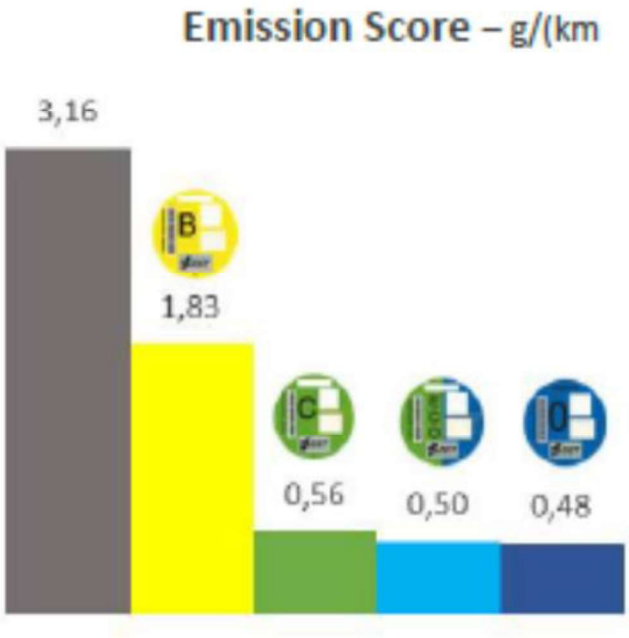


Se ha realizado un estudio de otras ciudades europeas de tamaño similar a Madrid y se ha constatado que en Barcelona, París o Berlín se admiten vehículos eurotaxi con etiqueta C.

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=MungoBlobs&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.



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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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 x 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 objeticos 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 al a 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, es 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.

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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 fomento 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 discapacida*d.

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
[redacted]

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

MADRID

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

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

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

Información de Firmantes del Documento
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29
MADRID

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	
Denominación	Incremento de conductores de autotaxi
Descripción	Número de conductores de autotaxi que dispongan de Tarjeta de identificación de conductor.
Objetivo/Impacto asociado al indicador	Incrementar el número de conductores de autotaxi.
Unidad de medida	Número de conductores con Tarjeta de identificación de conductor
Fórmula de cálculo	Número de conductores inscritos.
Periodicidad	Bianual
Meta	19.000 (31/12/2028)
Fuente de información	Registro Municipal de Licencias de autotaxi
Responsable	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%

Información de Firmantes del Documento
MADRID
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 14/07/2025 16:03:29

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

PREÁMBULO

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, dispone en su artículo 9.3 que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de personas usuarias en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid.

En desarrollo de la citada Ley 20/1998, se aprobó 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, posteriormente modificado por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno. Mediante esta modificación, se han introducido nuevas medidas dirigidas a flexibilizar aún más la prestación de los servicios de taxi, adaptándola a la realidad actual del mercado de transportes y ofreciendo una mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las personas usuarias, primando la calidad y seguridad en su realización.

El Acuerdo de 28 de noviembre de 2012, del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, (en adelante, ORT) ha sido modificado para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos mediante acuerdos plenarios de 30 de julio de 2014, 31 de octubre de 2017 y 1 de junio de 2021. Resulta ahora necesario acometer una nueva modificación.

En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es incorporar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte en autotaxi, adecuándolos a la realidad demandada por las personas usuarias. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad del servicio y de los vehículos autotaxi y la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi, como cuestiones más relevantes.

La accesibilidad del transporte y la protección de los derechos de las personas con discapacidad física precisa la modificación de la ordenanza, incluyendo un procedimiento específico para el otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi, disfrutando de los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, y la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y ECO. Además se incluye para las licencias con eurotaxi un sistema servicios mínimos obligatorios y de adscripción a radioemisoras y entidades de contratación que dispongan con reservas previas. Estas medidas, necesarias y adecuadas, se adoptan con la finalidad de aumentar la flota de vehículos eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% o fracción de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada y de proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social, que permita la cobertura y disponibilidad del servicio.

En relación con la calidad y seguridad del servicio, se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, las dimensiones máximas y mínimas previstas y las tolerancias admitidas en sus dimensiones aplicables a los vehículos que se sustituyan, ya sea por

un modelo autorizado como por uno que sea de libre elección, medidas necesarias y proporcionadas que se fundamentan en la gestión del transporte público, la protección del entorno y de los derechos de las personas consumidoras y usuarias.

Además, se incorpora en esta modificación la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi de los sábados, domingos y festivos entre semana, ya que ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante, 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 las personas usuarias 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 en los sábados, domingos y festivos entre semana.

También se incluye una medida de ordenación del examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi para favorecer la calidad del servicio y contribuir a la protección de los derechos de las personas viajeras. El ejercicio de la profesión de conductor exige, entre otros requisitos, superar un examen que es una prueba con contenidos específicos relacionados con el taxi en la que se incluyen los relacionados con el conocimiento de Madrid y de los municipios que integran el Área de Prestación Conjunta de Madrid, los lugares de interés, el régimen tarifario, y marco legal del servicio, la sostenibilidad y la accesibilidad para la atención de las personas con discapacidad. Permitir la reiteración excesiva de exámenes refleja una falta de preparación estructural de los contenidos necesarios para superar la prueba. De este modo, se incluye 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 repercuten directamente en la calidad, seguridad y derechos de las personas usuarias del servicio.

Igualmente, en relación con la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi se incluye que los solicitantes deberán acreditar que disponen del título de Educación Secundaria Obligatorio, dado que proporciona unas competencias y una base educativa básica para afrontar la profesión de conductor de taxi ,necesario para favorecer la calidad en la profesionalización del servicio, la gestión del transporte y para proteger los derechos de las personas viajeras de acceso a un servicio eficiente y de calidad.

Finalmente, en relación con la licencia por puntos, se modifican los artículos 70, 71 y el anexo VIII 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 de conductor y no a la licencia de autotaxi, ha imposibilitado su aplicación, dado que de acuerdo con la normativa de transportes, la responsabilidad por la comisión de la infracciones en materia de transporte corresponde a la persona titular de la licencia de autotaxi y no a la persona conductora. De este modo, se revisa su redacción con la finalidad de otorgar una mayor seguridad jurídica en la aplicación del sistema por puntos a la licencia y 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 las conductas infractoras.

El proceso de elaboración de la modificación de la Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y atiende a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En cuanto a los principios de necesidad y eficacia, el taxi es un servicio de interés público que justifica su intervención en la necesidad y adecuación de las medidas adoptadas basadas en razones de interés general: la necesaria gestión y ordenación del servicio de transporte de vehículos autotaxi, la protección del entorno urbano y la protección de los derechos de las personas usuarias, concretamente, de las personas con discapacidad, para dar cumplimiento al mandato estatal de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada; la gestión del tráfico y del transporte y entorno urbano que favorece la coordinación entre las personas titulares de licencia y la prestación continuada del servicio y su adecuada cobertura, de forma equitativa, justa e imparcial, permitiendo la planificación, seguimiento y control de su cumplimiento, en relación con la duración del descanso diario del servicio.

En cuanto a los principios de racionalidad y proporcionalidad, el conjunto de medidas son aptas y útiles para la consecución de los fines de aumentar la flota de vehículos eurotaxi legalmente exigida y favorecer la continuidad y cobertura de los servicios de taxi destinados a las personas usuarias, como medidas de gestión y ordenación del transporte; resultan indispensables por no existir un medio más proporcional y menos restrictivo a la libertad económica, de acuerdo con lo expresamente previsto por la legislación estatal y autonómica para su consecución, escogiéndose aquellas menos gravosas y restrictivas para los derechos de los operadores y, finalmente, modera los intereses contrapuestos y comunes de otras modalidades de transporte y la actividad del taxi, alcanzando una equilibrada ponderación entre las ventajas y los perjuicios generados al limitar un derecho con el fin de proteger otro derecho.

Asimismo, satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque las medidas de gestión y ordenación se refieren a las licencias de autotaxi, los permisos de conductor, los vehículos autotaxi y las condiciones de prestación del servicio de las licencias, a su régimen de utilización, al ejercicio de la actividad, en condiciones de igualdad a todas las personas titulares de licencias de autotaxi independientemente de su género. En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que estas medidas de planificación, gestión y ordenación del transporte no pueden incidir.

En cuanto al principio de seguridad jurídica, esta modificación pretende garantizar la coherencia entre la normativa local y autonómica, especialmente en lo que respecta a los requisitos de acceso, transmisión de licencias, implementación del taxi de sustitución, obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, régimen tarifario, régimen excepcional de descanso y duración máxima diaria de prestación del servicio y eliminar lagunas o ambigüedades que pudieran generar inseguridad interpretativa o conflictos en la aplicación práctica de la norma, armonizando así el conjunto del marco regulador. Además, las medidas incluidas por iniciativa municipal se adaptan a la evolución del entorno jurídico y operativo del servicio del taxi, incluyendo aspectos relacionados con la accesibilidad, medioambientales y técnicos para favorecer la calidad y seguridad del servicio.

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente flexibilidad en sus opciones de transporte buscando la calidad, seguridad y accesibilidad. La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios, al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta, y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea,

justifican la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de las personas usuarias, atendiendo a los siguientes motivos de interés general: la accesibilidad del transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas, fomentando la mayor disponibilidad de la flota de vehículos eurotaxi; la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias como destinatarias de los servicios de autotaxi y la gestión del transporte público y protección del entorno urbano, flexibilizando los requisitos de los vehículos autotaxi en relación con sus dimensiones máximas y mínimas y tolerancias permitidas para garantizar la seguridad y comodidad de las personas usuarias, de aplicación en las sustituciones de vehículos por un modelo previamente autorizado como por uno que sea de libre elección.

La modificación de la ordenanza viene motivada por el interés general de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada para personas de movilidad reducida y mejorar la calidad y seguridad de los vehículos, adecuando la regulación de los servicios de transporte prestados en vehículos autotaxi a la nueva realidad del mercado de transportes y a los avances de la tecnología incorporada a los vehículos.

La Ordenanza contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige, ajustándose, por tanto, al principio de proporcionalidad, siendo apta e idónea para los fines que se persiguen. Asimismo, garantiza el principio de transparencia, pues se ha dado cumplimiento a los trámites de consulta pública de las organizaciones y asociaciones profesionales más representativas del sector previsto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio y al de información pública conforme a lo establecido en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012*

Se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, en los términos que se indican a continuación:

Uno**.-** Se añade un nuevo artículo 6 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“ Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso.

2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:

a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad.
b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias.
c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez.
d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.
e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3.

3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.

4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi."

Dos.- En el artículo 7, se suprime el apartado 5 que queda sin contenido y se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. El adquirente de la licencia de autotaxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

a) Adscribir un vehículo de forma simultánea. El vehículo autotaxi podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiera la disposición del mismo o bien otro distinto, que se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza.

b) Iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de 60 días naturales que establece el artículo 36."

Tres-. En el artículo 10, se suprime la letra h) del apartado 1 que queda sin contenido y se añade una nueva letra i) en el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de eurotaxi atendiendo a la accesibilidad."

Cuatro.- En el artículo 16, se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 3, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1 . Los vehículos no podrán superar la antigüedad prevista en la normativa autonómica en materia de transportes."

"3. Los vehículos eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo medioambiental C, ECO o Cero emisiones para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico."

Cinco.- En el artículo 17, se añade un apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

"4. No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque."

Seis.- En el artículo 18, se añade un nuevo apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

4. La autorización de modelo podrá modificarse para la inclusión de nuevas variantes y/o versiones, a petición de persona interesada acompañando la documentación que resulte necesaria conforme a lo previsto en el apartado 2.

Siete.- En el artículo 20, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido, y se modifican el párrafo 1.º de la letra a) y el párrafo 1.º de la letra b), ambos del apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1.º) Estar clasificado como turismo, matriculado y habilitado para la circulación destinado al servicio público de taxi de acuerdo con la normativa estatal en materia de tráfico."

"1º) Los requisitos de instalación del taxímetro conforme a la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal."

Ocho.- Se añade un nuevo artículo 20 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 20 bis. *Accidente o avería de los vehículos autotaxi.*

1. En el supuesto de accidente o avería del vehículo autotaxi, la persona titular de la licencia de autotaxi podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, utilizando otro vehículo autotaxi o un vehículo arrendado de acuerdo con lo establecido en los siguientes apartados.

2. Cuando la persona titular de la licencia de autotaxi utilice otro vehículo autotaxi deberá solicitar la tarjeta de identificación provisional a que hace referencia el artículo 34, aportando un certificado de taller autorizado que acredite que el vehículo se encuentra averiado o accidentado. La tarjeta tendrá una validez máxima de tres meses.

3. Cuando se vaya a utilizar un vehículo arrendado como taxi de sustitución deberá cumplirse el siguiente régimen:

a) Las empresas autorizadas para realizar la actividad de arrendamiento por el órgano autonómico competente deberán someter los vehículos que vayan a arrendar a las inspecciones ordinarias.

En esta inspección se verificará que los vehículos cumplen los requisitos, características y elementos mínimos obligatorios exigidos en la normativa autonómica y municipal en materia de transportes y las demás condiciones previstas en esta ordenanza.

b) La persona titular de la licencia de autotaxi que vaya a utilizar un taxi de sustitución deberá realizar una comunicación previa, según modelo establecido al efecto por los servicios municipales, en el que consten los siguientes datos referidos al arrendamiento:

1º. Los datos de la persona titular.
2º. El número de licencia de autotaxi
3º. La matrícula del vehículo arrendado.
4º. La fecha de inicio y de fin de la sustitución, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo y el documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro.

Estos datos quedarán anotados en el Registro municipal de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid.

Igual comunicación se remitirá al órgano competente en transporte interurbano de la Comunidad de Madrid.

4. Durante la prestación del servicio con un taxi de sustitución, deberán llevarse a bordo del vehículo, además de los documentos previstos en el artículo 51 como si de su vehículo se tratase, el contrato de arrendamiento y la comunicación prevista en el apartado 3 b), cuando realicen sus servicios utilizando los vehículos arrendados.

5. Los vehículos irán identificados externamente con la leyenda “TAXI DE SUSTITUCIÓN” en las puertas laterales y trasera, así como con el número de licencia del vehículo averiado al que sustituye, según tipologías del anexo V.

6. Las personas titulares de licencias de eurotaxi podrán utilizar un vehículo de sustitución ordinario. En este caso, se les aplicará el régimen de descanso correspondiente a su licencia conforme al artículo 37.”

Nueve.- En el artículo 22, se suprimen la letra d) del apartado 1 y el apartado 5, que quedan sin contenido, se modifica la letra e) del apartado 1 y se añade una letra f) en el apartado 1, que quedan redactadas en los siguientes términos:

“e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla, en sus valores de funcionamiento, con la Norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya.”

“f) Dispositivo electrónico de navegación que incluya callejero y cálculo de rutas. Podrá estar integrado en el vehículo o ser un dispositivo separado.”

Diez.- En el artículo 22 bis, se modifica el apartado 3 y se añade un apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Para la contratación a precio cerrado el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2.

Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente:

a) Expresión "Precio cerrado".
b) Importe del precio cerrado.
c) Reducción aplicada.
d) Cantidad total facturada, con la expresión "IVA incluido.”

“5. El tique de la impresora de los taxis de sustitución deberá contener los siguientes datos mínimos:

a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.
b) Número y, en su caso, serie del tique.
c) Nombre de la empresa arrendadora y CIF.
d) La expresión “Taxi de sustitución” y matrícula del vehículo arrendado.
e) Datos de identificación del cliente.
f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.
g) Origen y destino del viaje.
h) Distancia recorrida expresada en Km.
i) Detalle de la tarifa expresada en euros con los siguientes datos:
    1º. Importe del servicio.
    2º. Tarifas aplicadas.
    3º. Detalle de suplementos.
    4º. Cantidad total facturada con la expresión “ IVA Incluido”.

Los puntos e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.”

Once.- En el artículo 25, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. En el exterior del vehículo autotaxi deberán figurar el número de la licencia municipal, la letra indicativa del día de libranza y el adhesivo con el escudo del Ayuntamiento de Madrid.

En el interior del vehículo autotaxi, en sitio visible para las personas usuarias, se colocarán los adhesivos con las tarifas vigentes, una placa con el número de la licencia municipal y la matrícula del vehículo. En sitio accesible, se ubicarán los mismos datos en sistema Braille. Además, se colocará un cartel informativo sobre la existencia de hojas de reclamaciones a disposición de las personas usuarias.”

Doce.- En el artículo 28, se modifica la letra b) del apartado 1 y se añade la letra e) del apartado 1. Se modifica la letra a) del apartado 2 y se añade un nuevo apartado 4.

El artículo 28, apartado 1, letras b) y e), queda redactado en los siguientes términos:
“b) No padecer enfermedad infectocontagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de vehículo autotaxi o ponga en peligro la salud de las personas usuarias, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas.”

“e) Estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero se deberá estar en posesión de la credencial que acredite su homologación o convalidación en su caso”

El artículo 28, apartado 2, letra a), queda redactado en los siguientes términos:

“a) Conocimiento sobre el municipio y sus alrededores, la ubicación de las principales oficinas públicas, centros oficiales, hoteles y lugares de ocio, así como, en el caso de Área de Prestación Conjunta de Servicio de Madrid, de las localidades que la componen.”

El artículo 28, apartado 4 queda redactado en los siguientes términos:

“A partir del segundo suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 30 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes.”

Trece.- En el artículo 29 bis, se modifica la letra a) del apartado 5 y el ordinal 1.º de la letra b) del apartado 8, que quedan redactados en los siguientes términos:

“a) Si afectara a los conocimientos, sometiéndose a la prueba de control de conocimientos prevista en el artículo 28.”

“1º El resultado de la prueba exigida fuera desfavorable en la quinta ocasión “

Catorce.- En el artículo 37, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido.

Quince**.-** Se añade un nuevo artículo 37 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 37 bis. Duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.

La duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana será desde las 7:00 hasta las 20:00 horas.”

Dieciséis.- En el artículo 38, se suprime el apartado 2, que queda sin contenido.

Diecisiete.- En el artículo 38 bis, se modifican las letras b) y c) del apartado 3 y se añade una letra e) en el apartado 3, que quedan redactadas de la siguiente forma:

“b) 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, cuyos canales de comunicación han de ser accesibles para las personas con discapacidad, a través de aplicaciones y páginas web (vía texto).”

“c) Facilitar a los servicios municipales la información obtenida, a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos a la que esté adscrito de acuerdo con el apartado b), en relación con la prestación de los servicios realizados a personas con movilidad reducida, especialmente:

1º El número y características de los servicios contratados, con y sin reserva previa.
2º Los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos.
3º Las quejas y reclamaciones de los usuarios.”

No se admitirán certificados de entidades que no permitan la reserva previa de servicios de taxi adaptado, al menos, con 24 horas de antelación.”

“e) Prestar al menos un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado a personas de movilidad reducida en cómputo anual, que deberá acreditarse mediante certificado de la radioemisora o entidad de contratación a la que esté adscrito que cumpla los requisitos del apartado b).”

Dieciocho.- Se suprime el artículo 38 quáter, que queda sin contenido.

Diecinueve.-En el artículo 39, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:

a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.

Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica en materia de transportes.

b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes.”

La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación”.

Veinte.- El artículo 39 bis se suprime, que queda sin contenido.

Veintiuno.- El artículo 39 ter se suprime, que queda sin contenido.

Veintidós.- En el artículo 48 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para las personas titulares de las licencias, las personas conductoras de los vehículos autotaxi, cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios y para las personas usuarias.”

Veintitrés**.-** En el artículo 49, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Podrán establecerse paradas de carácter provisional o estacional y paradas especiales para el servicio nocturno, así como puntos de parada de uso exclusivo para eurotaxis o paradas para su uso exclusivo por vehículos eléctricos.

Veinticuatro.- En el artículo 51, se modifican la letra b) del apartado 1 y el apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

“b) Tarjeta de ITV en vigor y el permiso de circulación expedido a nombre del titular de la licencia, salvo que éste 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 este último caso habrá de llevar a bordo 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”

“2. Estos documentos deberán ser exhibidos por las personas conductoras al personal de la Inspección del Transporte y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello. Dichos documentos podrán exhibirse en formato digital, cuando así se hayan emitido.”

Veinticinco**.-** Se modifica el artículo 69, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 69. Inmovilización y retirada del vehículo

Los agentes municipales competentes del Ayuntamiento de Madrid podrán, con observancia del principio de proporcionalidad, ordenar la inmediata inmovilización del vehículo así como su retirada y traslado al depósito correspondiente del Ayuntamiento de Madrid o al órgano de verificación competente, en los términos previstos en la normativa estatal y autonómica en materia de ordenación y coordinación de los transportes terrestres.”

Veintiséis.- Se modifica el artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 70 Licencia de autotaxi por puntos

1. Cada licencia de autotaxi dispone de un saldo inicial de ocho puntos a efectos de graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

2. El saldo de puntos asignado a la licencia de autotaxi se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de las infracciones de los artículos 18 b) 10º, 18 c) y 18 h) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en el número de puntos que se determinan en el anexo VIII.”

Veintisiete.- Se modifica el artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 71 Procedimiento

1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicarán expresamente:
   a) La sanción económica que corresponda.
   b) El número de puntos que se detraen.
   c) El saldo de puntos restantes.
   d) Si el saldo de puntos restantes fuera cero, se incluirá la sanción de suspensión temporal prevista en el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

2. La suspensión temporal afectará a la licencia con la que se hubiesen cometido las infracciones. Cumplida la suspensión temporal, la persona titular de la licencia recuperará los ocho puntos.

3. La persona titular de una licencia de autotaxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos transcurridos dos años sin haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones indicadas en el artículo 70.2."

Veintiocho.- Se suprime la Disposición Transitoria Tercera, que queda sin contenido.

Veintinueve.- El anexo I queda redactado en los siguientes términos:

"ANEXO I. Características de los vehículos autotaxi.

A. DIMENSIONES

1. Los vehículos autotaxi deberán cumplir las siguientes dimensiones:

   a) Las dimensiones mínimas de los vehículos serán las especificadas en el cuadro siguiente:

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
L_1	Distancia (mm) comprendida entre sus extremos anterior y posterior, excluyendo parachoques, salientes o accesorios.	≥ 4350
L_2	Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior del vehículo, medida a una altura por encima de 650 mm sobre el punto más bajo del piso del mismo. Esta medida se exigirá en una altura mínima de 250 mm sin solución de continuidad entre estos dos montantes.	≥ 700
Angulo α	Apertura angular de las puertas posteriores (grados sexagesimales).	≥ 63°
H_1	Distancia (mm) libre entre el umbral y el dintel del hueco de la puerta posterior medida en un plano transversal. La medida se mantendrá como mínimo en una longitud horizontal de 300 mm en la parte superior.	≥ 920

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
L_5	Proyección sobre un plano longitudinal de la traza horizontal (mm) de la distancia entre el punto B al punto R del asiento posterior del lado de la persona conductora.	≥ 1630
(*) L_6	Distancia (mm) mínima horizontal entre el punto situado 250 mm por encima de la vertical del punto R y la parte posterior del asiento delantero; estando éste en su posición más retrasada y el respaldo en ángulo de 25 º, si lo permite su regulación.	≥ 455
(*) H_2	Distancia (mm) entre el punto R del asiento posterior y el techo del vehículo, medida sobre una recta situada en un plano longitudinal que contiene este punto e inclinada hacia atrás en 8º respecto a la vertical.	≥ 815
(*) A_1	Distancia (mm) mínima horizontal entre paneles medida en el plano transversal que pasa por el punto R de asiento posterior a una altura comprendida entre R y R + 350 mm sin incluir apoyabrazos, ceniceros y guarniciones u otros accesorios. Esta medida se mantendrá al menos en una altura de 150 mm sin solución de continuidad.	≥ 1380

(*) En vehículos con 3ª y 4ª fila de asientos, estas magnitudes se repetirán añadiéndoles los subíndices "b" y “c”

Maletero	Capacidad para una silla de ruedas, que plegada tenga unas dimensiones 1.030 mm x 900 mm x 290 mm	
	Capacidad para albergar al menos dos bultos de equipaje de 600 mm x 850 mm x 350 mm	
	Capacidad (dm^3) del maletero	≥ 400

b) Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse:
1º) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.
2º) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.
3º) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

2.- Las dimensiones máximas de los vehículos serán las especificadas en el siguiente cuadro:

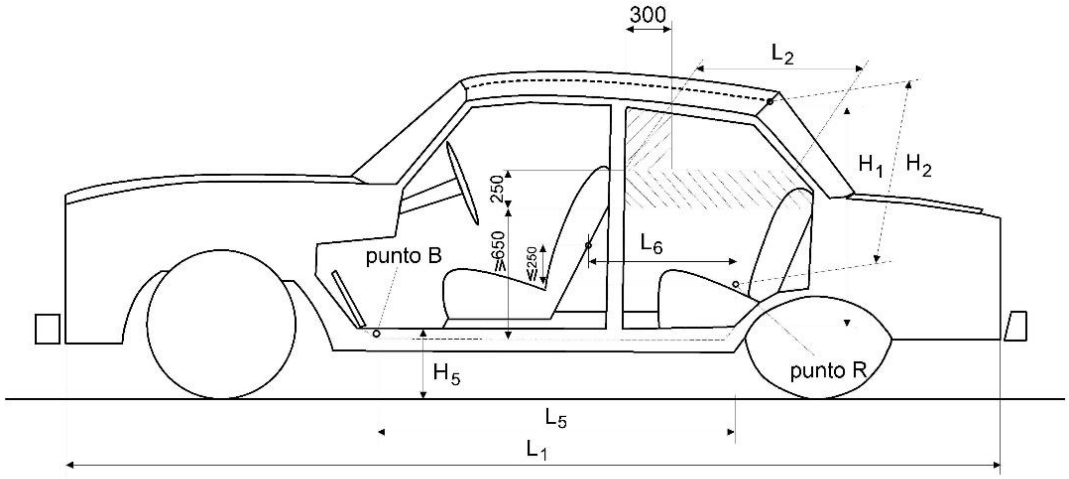
MAGNITUD	OTRAS DEFINICIONES	VALOR
$H_{5(**)}$	Altura (mm) del umbral de la puerta trasera, medida desde la calzada, con la presión de inflado recomendada por el fabricante, el vehículo libre de carga y la suspensión en la posición normal. Se entiende por umbral de la puerta el punto más elevado cuya altura deba salvar una persona para acceder al interior del vehículo.	≤ 462

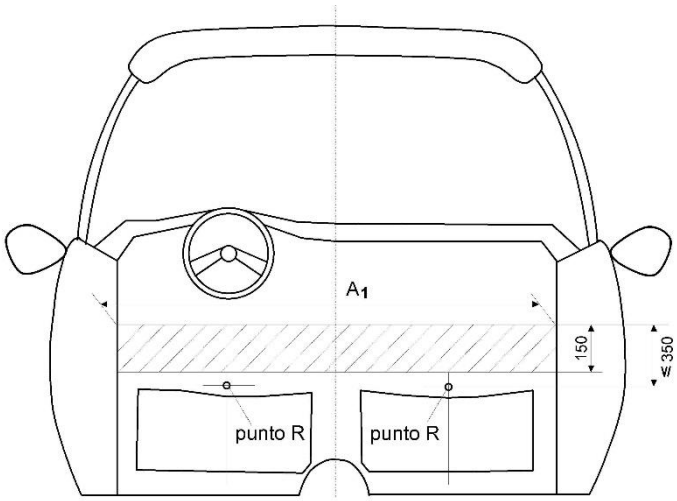
(**) Cuando supere los 462 mm, el vehículo incluirá la instalación de ayudas técnicas tales como escalones, asideros o similares de acuerdo con lo que se disponga por los servicios técnicos municipales, debiendo legalizarse en caso de ser necesario de conformidad con la normativa de industria.

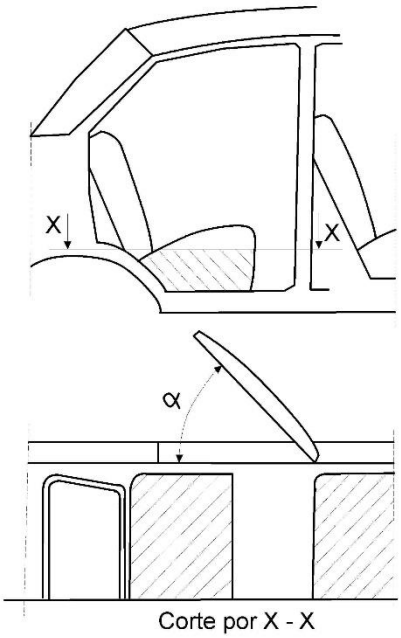
3.De acuerdo con lo previsto en el artículo 17.1 b), los vehículos eurotaxi están exentos de cumplir los requisitos de dimensiones previstas en este anexo, con independencia de la clasificación medioambiental del vehículo.

No obstante lo anterior, los servicios municipales podrán exigir la instalación de ayudas técnicas como escalones, asideros o similares, de conformidad con lo previsto en la normativa de accesibilidad.

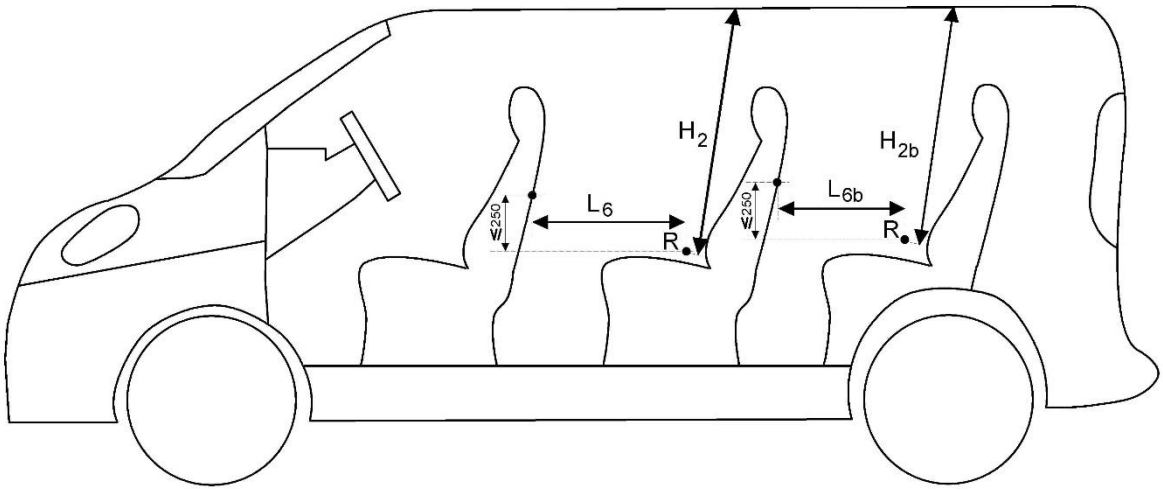
B.-CROQUIS DE LAS DIMENSIONES

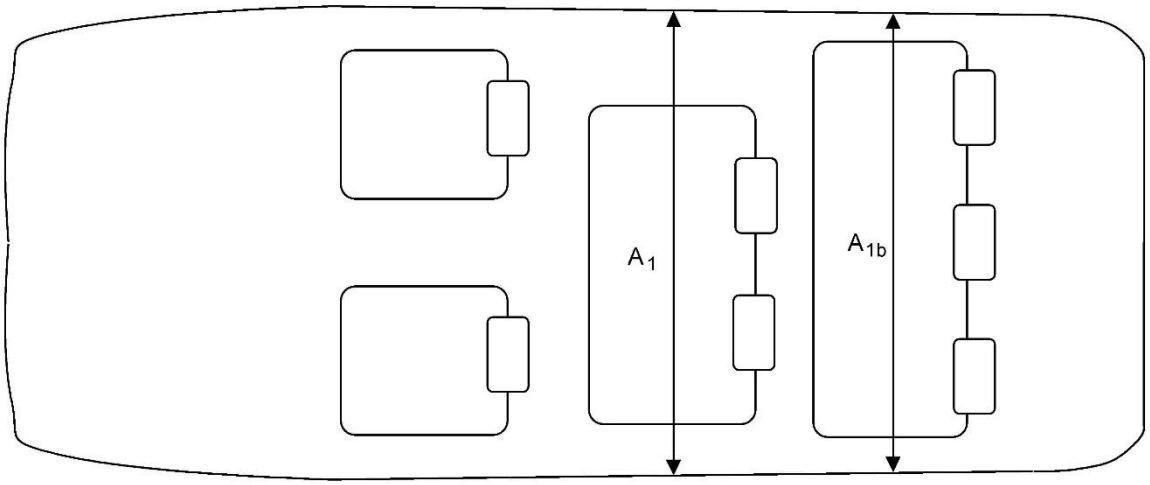






Vehículos de más de 5 plazas





Treinta.- Se suprime el anexo II, que queda sin contenido.

Treinta y uno.- En el anexo III, se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Dimensiones:

a) Las dimensiones orientativas del módulo, referidas al eje longitudinal del vehículo, son:
   1º. Su anchura estará comprendida entre los 90 y los 200 mm (A)
   2º. Su longitud estará comprendida entre los 290 y 420 mm (B)
   3º. Su altura estará comprendida entre los 110 y los 160 mm (C)

Los compartimientos mantendrán entre sí unas proporciones similares a las que aparecen en la figura 1 de referencia.

Los módulos luminosos se adaptarán a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como de posición, permitiendo su ubicación en el lado derecho en el sentido de marcha y el uso de una base imantada de acuerdo con las especificaciones incorporadas en las Instrucciones de montaje de taxímetros.

El módulo luminoso deberá mostrar una clara y adecuada visualización de los caracteres alfanuméricos tanto de día como de noche.

b) Las dimensiones orientativas de la matriz de puntos de la tarifa (figura 2) son:
   1º. Altura: 70 mm (D)
   2º. Anchura: 45 mm (E)

c) Las dimensiones orientativas de la palabra «TAXI» (figura 3) son:
   1º. Longitud: entre 130 y 190 mm (F)
   2º. Altura: entre 70 y 80 mm (G)
   3º. Anchura de trazo: igual o superior a 10 mm (H)

   El tipo de letra de la palabra «TAXI» será similar al que aparece en la figura 3

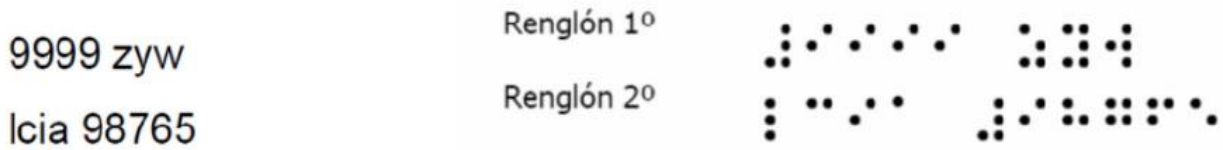
Treinta y dos.- En el anexo V. A. PINTURAS, DISTINTIVOS Y ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS, se suprime del apartado 2.1 la expresión “el número de plazas” y se modifica la ubicación y descripción de la placa en braille, que queda redactado en los siguientes términos:

“Ubicación y descripción de la placa en braille:

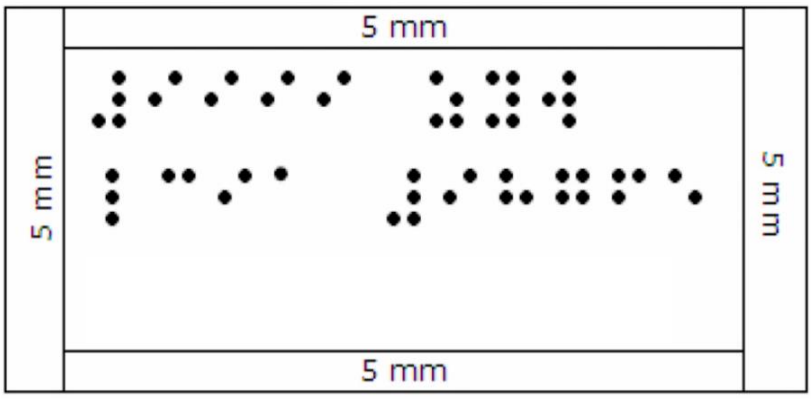
Se ubicará en la puerta posterior derecha, lo más cerca posible del tirador interior de apertura.

El material deberá ser un soporte flexible pudiendo ser autoadhesivo, con un espesor mínimo de 110 micras, con un color similar al de la superficie donde se coloque o bien transparente.
Contará con dos líneas (matrícula y licencia) y el texto irá siempre en minúsculas.

Ejemplo de contenido BRAILLE de una placa interior:



Además, se han de añadir 5 mm de distancia mínima por cada uno de los cuatro lados del soporte, lo que permite reconocer con mayor facilidad los puntos que componen los caracteres en braille que se encuentran más cercanos a los bordes.



Treinta y tres.- En el anexo V.A.2, se añade un nuevo apartado 2.3, que queda redactado en los siguientes términos:

"2.3.Cartel informativo Hoja Reclamaciones.

En el interior del vehículo, en sitio visible para las personas usuarias, se colocará una placa de plástico o metálica fijada de modo que no sea posible su fácil desprendimiento en la que figurarán troquelados/marcados en negro sobre fondo blanco, la siguiente leyenda "Existen hojas de reclamaciones a disposición del usuario", en caracteres de fácil observación.

En el caso de vehículos adaptados (Eurotaxi), se podrá ubicar en el interior del vehículo, centrada sobre la ventanilla de la segunda fila de asientos para asegurar la visibilidad de la persona que viaja en silla de ruedas.

La dimensión mínima de esta placa será de 70 mm (o inferior) x 35mm, y una vez instalada en el vehículo, deberá presentar las puntas redondeadas y en sus aristas no quedarán bordes o rebabas que pudieran causar cualquier tipo de daño o lesión. Los caracteres alfanuméricos recogidos en la placa deberán tener una dimensión mínima para poder ser leídos sin dificultad por las personas ocupen las plazas traseras."

Treinta y cuatro.- En el anexo V.B. Otros adhesivos de los vehículos, se modifica el párrafo primero y se añade un nuevo apartado 5, que quedan redactados en los siguientes términos:

"En el caso de que el vehículo disponga de un sistema de videovigilancia con fines de seguridad se deberá cumplir con el deber de información prevista en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Siguiendo las especificaciones previstas por las instrucciones de la Agencia de Protección de Datos se deberá colocar un adhesivo informativo con el modelo establecido en la Instrucción 1/2006, de 8 de noviembre que se puede descargar en la página web de la propia Agencia www.agpd.es, y un tamaño mínimo de 100 cm2. Asimismo, en lugar visible del interior del vehículo deberá darse la misma información."

"5. Identificación de los taxis de sustitución.

Los vehículos arrendados como taxi de sustitución deberán incorporar las pinturas, distintivos y adhesivos descritos en esta ordenanza e irán identificados con la leyenda "TAXI SUSTITUCIÓN" pintada en color azul Pantone 286C, de acuerdo con las siguientes instrucciones:

a) Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN deberán figurar en ambas puertas traseras. Se pintarán en líneas diferentes, con un tamaño aproximado de letra de 7,5 cm. La parte superior de la palabra "TAXI" se situará a una distancia aproximada de 10 cm del borde inferior de la ventanilla de la puerta.

b)Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN" deberán figurar en parte trasera del vehículo. Se pintarán en la misma línea, con un tamaño aproximado de letra de 5 cm. La leyenda podrá ubicarse bajo la matrícula y de no existir espacio sobre el lado derecho del paragolpes.

La tipología de letra y dimensiones serán facilitada por los servicios municipales."

Treinta y cinco.- Se suprime el anexo VIII que queda sin contenido

Treinta y seis.- Se modifica el anexo VIII, que queda redactado en los siguientes términos:

"La persona titular de una licencia de autotaxi que sea sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se recoge en el siguiente cuadro:

Descripción	Artículo	Puntos
Incumplimiento del régimen de descanso: Prestar servicio en día de descanso	Artículo 18 h) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen tarifario	Artículo 18 c) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen de paradas: buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida o lugar habilitado	Artículo 18 b) 10ª de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del número mínimo de servicios obligatorios a personas de movilidad reducida	Artículo 18 g) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	4

Disposición transitoria primera. *Modelos de eurotaxi con clasificación medioambiental C.*

Los modelos de vehículos eurotaxi con clasificación medioambiental C autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación se consideran válidos conforme a las disposiciones técnicas aprobadas en su momento por los servicios municipales, sin perjuicio de las adaptaciones que, en su caso, puedan resultar precisas.

Disposición transitoria segunda. Régimen de descanso de las licencias de autotaxi con vehículos eléctricos puros.

1. Los vehículos eléctricos puros que, a la entrada en vigor de esta modificación, estén adscritos a una licencia de autotaxi podrán seguir disfrutando de la exención del régimen de descanso prevista en el artículo 37.

2. Los vehículos eléctricos puros que se adscriban a una licencia de autoaxi en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta modificación, estarán exentos del régimen de descanso previsto en el artículo 37, siempre que el titular de la licencia acredite que el pedido del vehículo nuevo fue realizado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta modificación.

El pedido del vehículo se acreditará mediante la aportación de documento oficial sellado y firmado por el concesionario en el que conste la fecha del pedido del vehículo nuevo a nombre del titular de la licencia, la fecha prevista de entrega y la fianza prestada como garantía.

3. La exención del régimen de descanso se perderá en el caso de transmisión de la licencia, salvo que se realice en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la modificación y se aporte contrato de compraventa de la licencia y el vehículo de forma conjunta de fecha anterior a la entrada en vigor de esta modificación.

4.Las licencias de autotaxi con vehículo eléctrico puro que estén disfrutando de la exención del régimen de descanso, deberán acreditar esta circunstancia durante la prestación del servicio y podrán retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza del artículo 25.2.

Disposición final primera. *Título competencial*

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid de acuerdo con las normas que a continuación se citan:

a) El artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de la Bases de Régimen Local, en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.
b) El artículo 38 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
c) El artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de transporte urbano.
d) 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 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, en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad
e) El artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, en materia de protección de los derechos de consumidores.
f) La disposición final segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, para dar cumplimiento a la habilitación”

Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza*.

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.
b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de la ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.

Disposición final tercera. *Publicación, comunicación y entrada en vigor*.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.3, párrafos e) y f), de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de esta ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación definitiva se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.
b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.
c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación de la ordenanza se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

MADRID

ASESORÍA JURÍDICA
COORDINACIÓN GENERAL DE LA ALCALDÍA
AYUNTAMIENTO DE MADRID

N/Ref.: 204/2025/592 LV-CS

Por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad se solicita informe sobre el borrador del Anteproyecto de la **ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.**

La petición de informe acompaña al borrador de Anteproyecto la siguiente documentación:

1. Acuerdo de 11 de abril de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la ordenanza reguladora del taxi, dando cumplimiento a los artículos 129.5 y 133 de la LPAC.

2. Informe de participación del proceso "Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012" de fecha 23 de mayo de 2024. La consulta se realizó del 15 de abril al 14 de mayo de 2024, Los datos de este informe se refieren a las opiniones aportadas por vecinos y vecinas de la ciudad de Madrid desde el inicio y publicación del proceso el 15 de abril a las 0:00 horas hasta las 23:59 horas del 14 de mayo de 2024. El formato de la consulta fue un cuestionario de 9 preguntas y una de ellas condicionada.

3. 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 (en adelante MAIN), de 14 de julio de 2025.

4. Borrador de ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

5. Informe de calidad regulatoria emitido por la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, de 8 de mayo de 2025.

6. Observaciones al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de mayo de 2025, emitido por la Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, de 28 de mayo de 2025.

7. Informe del Delegado de protección de datos de 25 de febrero de 2025.

8. Informe de la Dirección General de Presupuestos del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda de 25 de abril de 2025.

9. Por otra parte, esta Asesoría Jurídica ha tenido acceso a las observaciones efectuadas por:

   - Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid
   - Dirección de la Agencia Tributaria de Madrid
   - Dirección General de Atención a Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid
   - Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC)
   - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)
   - La Comisión Permanente del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid
   - CERMI Comunidad de Madrid (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad).

- FAMMA–Cocemfe Madrid, Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid

10. Han sido también consultadas las organizaciones y asociaciones profesionales más representativas del sector previsto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio:

- Asociación Madrileña del Taxi (AMT)
- Asociación Gremial de Auto-taxi de Madrid
- Federación Profesional del Taxi

Examinada la documentación indicada en conexión con la normativa aplicable procede emitir el informe con base en las siguientes

ANTECEDENTES DE HECHO

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 ya que 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).

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.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- Según se señala en la MAIN, y se desprende igualmente del Preámbulo del borrador de Anteproyecto remitido 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).

Por otro lado, mejorar determinados aspectos de la Ordenanza, en particular, según se señala en la MAIN:

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.

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).

3º La extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi: previsión de la presunta desaparición de requisitos relacionados con los conocimientos.

4º La licencia de autotaxi por puntos: su modificación y mejora de redacción.

5º La duración del descanso diario de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.

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.

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.

El mencionado Preámbulo del borrador de Anteproyecto señala que *"El Acuerdo de 28 de noviembre de 2012, del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, (en adelante, ORT) ha sido modificado para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos mediante acuerdos plenarios de 30 de julio de 2014, 31 de octubre de 2017 y 1 de junio de 2021. Resulta ahora necesario acometer una nueva modificación.*

En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es incorporar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte en autotaxi, adecuándolos a la realidad demandada por las personas usuarias. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad del servicio y de los vehículos autotaxi y la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi, como cuestiones más relevantes."

SEGUNDA.- En relación con el procedimiento seguido con ocasión de la elaboración de la norma y hasta el momento de la emisión del presente informe, cabe destacar en relación con las obligaciones legales en el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general, que:

1. De conformidad con la previsión del artículo 132 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC) el proyecto de ordenanza debería estar incluido en el Plan Anual Normativo del Ayuntamiento de Madrid para el año para 2025.

Se indica en la MAIN, en el punto 5 relativo a la tramitación, (y se ha comprobado) que: *"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."* Lo recogido em el Anexo citado es el PLAN NORMATIVO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID PARA EL MANDATO 2023-2027

2. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 11 de abril de 2024, acordó someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza reguladora del Taxi, consulta regulada en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Pública. Se abrió así un proceso, que finalizó el 14 de mayo de 2024, con el fin de conocer la opinión de los ciudadanos y poder efectuar las modificaciones que se estimasen pertinentes.

3. Respecto al cumplimiento de los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, que deben trasladarse al Preámbulo de la norma y justificarse la adecuación del proyecto a cada uno de ellos según se definen en el artículo 129 de la LPAC, queda todo oportunamente justificado.

En consecuencia, con lo anterior, esta Asesoría considera que se han cumplido las prescripciones legales exigibles para la tramitación de la Ordenanza.

TERCERA.- En relación con el título habilitante para la regulación pretendida, descansa el mismo en primer lugar en la potestad reglamentaria reconocida por el **artículo 4.1.a de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante LBRL)** así como en los artículos 25.2 g) y 26 de la misma, y materialmente en el **artículo 6 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, (en adelante, Ley 20/1998),** según el cual:

"1. El establecimiento, adjudicación y explotación de los transportes regulares de viajeros permanentes o temporales y de uso general o especial de competencia municipal se regirán por las normas de la Comunidad de Madrid que les afecten, por las normas estatales o autonómicas reguladoras de la misma clase de transportes en el ámbito interurbano, y por las correspondientes Ordenanzas Municipales, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas y estatales sin poder introducir requisitos o disposiciones adicionales que desvirtúen su sentido."

Por su parte, el **artículo 9.1 de la misma ley** señala:

"1. 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 auto-taxi."

Y el **artículo 9.3 añade**:

"3. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid, previo informe del correspondiente órgano de participación y consulta. En especial, se podrán establecer reglas que predeterminen el número máximo de licencias de auto-taxi en cada uno de los distintos municipios en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte."

En desarrollo de la citada Ley 20/1998, se aprobó 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 Decreto 74/2005), posteriormente modificado 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, Decreto 271/2023). Mediante esta modificación, se han introducido nuevas medidas dirigidas a flexibilizar aún más la prestación de los servicios de taxi, adaptándola a la realidad actual del mercado de transportes y ofreciendo una mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las personas usuarias, primando la calidad y seguridad en su realización. Asimismo, la Disposición Final Segunda de dicho Decreto, indica que los ayuntamientos deberán adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este decreto en el plazo de seis meses desde su aprobación, quedando derogadas en todo en lo que se opongan o contradigan a lo previsto en el mismo.

Se advierte que, para no resultar reiterativos, cuando a lo largo de nuestro informe citemos el Decreto 74/2005, nos estamos refiriendo a su versión actual, esto es, una vez operada su modificación por el Decreto 271/2023.

También se tiene en cuenta la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

En el Ayuntamiento de Madrid, el sector del taxi se regula, además de por la normativa sectorial aplicable, por la Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012, ordenanza que ya ha sido sometida a dos modificaciones previas.

CUARTA.- La ordenanza modificativa se compone un artículo único que engloba en diferentes apartados las correspondientes modificaciones, sin que se advierta en el contenido tacha legal alguna.

En virtud de todo lo expuesto, se formula las siguientes

CONCLUSIONES

Única. Examinado el borrador de ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012, se considera que se han cumplido las prescripciones legales exigibles para la tramitación de la norma, y que las prescripciones sustantivas de la misma, son ajustadas a Derecho.

Es cuanto tiene el honor de informar.

El presente informe se emite de conformidad con, el artículo 28 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, y el artículo 12.3, letra a) del Reglamento Orgánico 1/2023, de 31 de enero, de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento de Madrid.

En Madrid, a fecha de la firma electrónica

Fdo.- Letrada Jefa - Medio Ambiente y Movilidad

Fdo.- Letrada del Ayuntamiento adjunta - Medio Ambiente y Movilidad

AÑO DEL EXPEDIENTE
CT 2025/14

ACUERDO DE 17 DE JULIO DE 2025 DE LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MADRID POR EL QUE SE APRUEBA EL PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

La Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, ha sido modificada en sucesivas ocasiones para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos.

Por Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, se han introducido nuevas modificaciones en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, como son 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.

La modificación de la ordenanza tiene como fin adaptar la misma a esta nueva regulación, así como introducir novedades en la actual ordenación, en aspectos tales como la mejora en el acceso al servicio de las personas con discapacidad, la calidad y seguridad del servicio, la regulación del permiso municipal de conductor de autotaxi y de la licencia de autotaxi por puntos o la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi.

En su virtud, de conformidad con los artículos 17.1 a) y 48.3 a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, a propuesta del titular del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, y previa deliberación de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su reunión de 17 de julio de 2025

ACUERDA

PRIMERO.- Aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, en los términos que figuran en el anexo que se incorpora a este Acuerdo.

SEGUNDO.- Someter el expediente al trámite de alegaciones durante un plazo de treinta días naturales, contados desde el día siguiente al de la publicación del anuncio correspondiente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo previsto en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

TERCERO.- De no presentarse alegaciones, el proyecto inicial se entenderá aprobado con carácter definitivo y se remitirá al Pleno del Ayuntamiento para su tramitación conforme al artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid y al Reglamento Orgánico del Pleno.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 17/07/2025 17:02:59
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 18/07/2025 11:56:59
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS — Fecha Firma: 18/07/2025 12:36:29

Firmado electrónicamente
EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO
DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y
MOVILIDAD
Borja Carabante Muntada

Cúmplase,
Firmado electrónicamente
EL ALCALDE
P.S. LA VICEALCALDESA
María Inmaculada Sanz Otero

APROBADO
en reunión de 17 de julio de 2025
Firmado electrónicamente
LA SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO
(P.S. Decreto de 4 de diciembre de 2023 del Alcalde)
Borja Carabante Muntada

Información de Firmantes del Documento

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE	Fecha Firma: 17/07/2025 17:02:59
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE	Fecha Firma: 18/07/2025 11:56:59
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS	Fecha Firma: 18/07/2025 12:36:29

ANEXO

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

PREÁMBULO

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, dispone en su artículo 9.3 que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de personas usuarias en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid.

En desarrollo de la citada Ley 20/1998, se aprobó 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, posteriormente modificado por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno. Mediante esta modificación, se han introducido nuevas medidas dirigidas a flexibilizar aún más la prestación de los servicios de taxi, adaptándola a la realidad actual del mercado de transportes y ofreciendo una mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las personas usuarias, primando la calidad y seguridad en su realización.

El Acuerdo de 28 de noviembre de 2012, del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, (en adelante, ORT) ha sido modificado para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos mediante acuerdos plenarios de 30 de julio de 2014, 31 de octubre de 2017 y 1 de junio de 2021. Resulta ahora necesario acometer una nueva modificación.

En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es incorporar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte en autotaxi, adecuándolos a la realidad demandada por las personas usuarias. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad del servicio y de los vehículos autotaxi y la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi, como cuestiones más relevantes.

La accesibilidad del transporte y la protección de los derechos de las personas con discapacidad física precisa la modificación de la ordenanza, incluyendo un procedimiento específico para el otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi, disfrutando de los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, y la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y ECO. Además se incluye para las licencias con eurotaxi un sistema servicios mínimos obligatorios y de adscripción a radioemisoras y entidades de contratación que dispongan con reservas previas. Estas medidas, necesarias y adecuadas, se adoptan con la finalidad de aumentar la flota de vehículos eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% o fracción de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada y de proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social, que permita la cobertura y disponibilidad del servicio.

En relación con la calidad y seguridad del servicio, se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, las dimensiones máximas y

mínimas previstas y las tolerancias admitidas en sus dimensiones aplicables a los vehículos que se sustituyan, ya sea por un modelo autorizado como por uno que sea de libre elección, medidas necesarias y proporcionadas que se fundamentan en la gestión del transporte público, la protección del entorno y de los derechos de las personas consumidoras y usuarias.

Además, se incorpora en esta modificación la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi de los sábados, domingos y festivos entre semana, ya que ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante, 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 las personas usuarias 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 en los sábados, domingos y festivos entre semana.

También se incluye una medida de ordenación del examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi para favorecer la calidad del servicio y contribuir a la protección de los derechos de las personas viajeras. El ejercicio de la profesión de conductor exige, entre otros requisitos, superar un examen que es una prueba con contenidos específicos relacionados con el taxi en la que se incluyen los relacionados con el conocimiento de Madrid y de los municipios que integran el Área de Prestación Conjunta de Madrid, los lugares de interés, el régimen tarifario, y marco legal del servicio, la sostenibilidad y la accesibilidad para la atención de las personas con discapacidad. Permitir la reiteración excesiva de exámenes refleja una falta de preparación estructural de los contenidos necesarios para superar la prueba. De este modo, se incluye 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 repercuten directamente en la calidad, seguridad y derechos de las personas usuarias del servicio.

Igualmente, en relación con la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi se incluye que los solicitantes deberán acreditar que disponen del título de Educación Secundaria Obligatoria, dado que proporciona unas competencias y una base educativa básica para afrontar la profesión de conductor de taxi ,necesario para favorecer la calidad en la profesionalización del servicio, la gestión del transporte y para proteger los derechos de las personas viajeras de acceso a un servicio eficiente y de calidad.

Finalmente, en relación con la licencia por puntos, se modifican los artículos 70, 71 y el anexo VIII 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 de conductor y no a la licencia de autotaxi, ha imposibilitado su aplicación, dado que de acuerdo con la normativa de transportes, la responsabilidad por la comisión de la infracciones en materia de transporte corresponde a la persona titular de la licencia de autotaxi y no a la persona conductora. De este modo, se revisa su redacción con la finalidad de otorgar una mayor seguridad jurídica en la aplicación del sistema por puntos a la licencia y 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 las conductas infractoras.

El proceso de elaboración de la modificación de la Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y atiende a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En cuanto a los principios de necesidad y eficacia, el taxi es un servicio de interés público que justifica su intervención en la necesidad y adecuación de las medidas adoptadas basadas en razones de interés general: la necesaria gestión y ordenación del servicio de transporte de vehículos autotaxi, la protección del entorno urbano y la protección de los derechos de las personas usuarias, concretamente, de las personas con discapacidad, para dar cumplimiento al mandato estatal de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada; la gestión del tráfico y del transporte y entorno urbano que favorece la coordinación entre las personas titulares de licencia y la prestación continuada del servicio y su adecuada cobertura, de forma equitativa, justa e imparcial, permitiendo la planificación, seguimiento y control de su cumplimiento, en relación con la duración del descanso diario del servicio.

En cuanto a los principios de racionalidad y proporcionalidad, el conjunto de medidas son aptas y útiles para la consecución de los fines de aumentar la flota de vehículos eurotaxi legalmente exigida y favorecer la continuidad y cobertura de los servicios de taxi destinados a las personas usuarias, como medidas de gestión y ordenación del transporte; resultan indispensables por no existir un medio más proporcional y menos restrictivo a la libertad económica, de acuerdo con lo expresamente previsto por la legislación estatal y autonómica para su consecución, escogiéndose aquellas menos gravosas y restrictivas para los derechos de los operadores y, finalmente, modera los intereses contrapuestos y comunes de otras modalidades de transporte y la actividad del taxi, alcanzando una equilibrada ponderación entre las ventajas y los perjuicios generados al limitar un derecho con el fin de proteger otro derecho.

Asimismo, satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque las medidas de gestión y ordenación se refieren a las licencias de autotaxi, los permisos de conductor, los vehículos autotaxi y las condiciones de prestación del servicio de las licencias, a su régimen de utilización, al ejercicio de la actividad, en condiciones de igualdad a todas las personas titulares de licencias de autotaxi independientemente de su género. En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que estas medidas de planificación, gestión y ordenación del transporte no pueden incidir.

En cuanto al principio de seguridad jurídica, esta modificación pretende garantizar la coherencia entre la normativa local y autonómica, especialmente en lo que respecta a los requisitos de acceso, transmisión de licencias, implementación del taxi de sustitución, obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, régimen tarifario, régimen excepcional de descanso y duración máxima diaria de prestación del servicio y eliminar lagunas o ambigüedades que pudieran generar inseguridad interpretativa o conflictos en la aplicación práctica de la norma, armonizando así el conjunto del marco regulador. Además, las medidas incluidas por iniciativa municipal se adaptan a la evolución del entorno jurídico y operativo del servicio del taxi, incluyendo aspectos relacionados con la accesibilidad, medioambientales y técnicos para favorecer la calidad y seguridad del servicio.

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente

flexibilidad en sus opciones de transporte buscando la calidad, seguridad y accesibilidad. La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios, al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta, y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea, justifican la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de las personas usuarias, atendiendo a los siguientes motivos de interés general: la accesibilidad del transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas, fomentando la mayor disponibilidad de la flota de vehículos eurotaxi; la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias como destinatarias de los servicios de autotaxi y la gestión del transporte público y protección del entorno urbano, flexibilizando los requisitos de los vehículos autotaxi en relación con sus dimensiones máximas y mínimas y tolerancias permitidas para garantizar la seguridad y comodidad de las personas usuarias, de aplicación en las sustituciones de vehículos por un modelo previamente autorizado como por uno que sea de libre elección.

La modificación de la ordenanza viene motivada por el interés general de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada para personas de movilidad reducida y mejorar la calidad y seguridad de los vehículos, adecuando la regulación de los servicios de transporte prestados en vehículos autotaxi a la nueva realidad del mercado de transportes y a los avances de la tecnología incorporada a los vehículos.

La Ordenanza contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige, ajustándose, por tanto, al principio de proporcionalidad, siendo apta e idónea para los fines que se persiguen. Asimismo, garantiza el principio de transparencia, pues se ha dado cumplimiento a los trámites de consulta pública de las organizaciones y asociaciones profesionales más representativas del sector previsto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio y al de información pública conforme a lo establecido en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012*

Se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, en los términos que se indican a continuación:

Uno**.-** Se añade un nuevo artículo 6 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso.

2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:

a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad.
b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias.
c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez.

d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.
e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3.

3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.

4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi."

Dos.- En el artículo 7, se suprime el apartado 5 que queda sin contenido y se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. El adquirente de la licencia de autotaxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

a) Adscribir un vehículo de forma simultánea. El vehículo autotaxi podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiera la disposición del mismo o bien otro distinto, que se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza.

b) Iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de 60 días naturales que establece el artículo 36."

Tres-. En el artículo 10, se suprime la letra h) del apartado 1 que queda sin contenido y se añade una nueva letra i) en el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de eurotaxi atendiendo a la accesibilidad."

Cuatro.- En el artículo 16, se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 3, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1 .Los vehículos no podrán superar la antigüedad prevista en la normativa autonómica en materia de transportes."

"3. Los vehículos eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo medioambiental C, ECO o Cero emisiones para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico."

Cinco.- En el artículo 17, se añade un apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

"4. No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque."

Seis.- En el artículo 18, se añade un nuevo apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

4. La autorización de modelo podrá modificarse para la inclusión de nuevas variantes y/o versiones, a petición de persona interesada acompañando la documentación que resulte necesaria conforme a lo previsto en el apartado 2.

Siete.- En el artículo 20, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido, y se modifican el párrafo 1.º de la letra a) y el párrafo 1.º de la letra b), ambos del apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1.º) Estar clasificado como turismo, matriculado y habilitado para la circulación destinado al servicio público de taxi de acuerdo con la normativa estatal en materia de tráfico."

"1º) Los requisitos de instalación del taxímetro conforme a la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal."

Ocho.- Se añade un nuevo artículo 20 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 20 bis. *Accidente o avería de los vehículos autotaxi.*

1. En el supuesto de accidente o avería del vehículo autotaxi, la persona titular de la licencia de autotaxi podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, utilizando otro vehículo autotaxi o un vehículo arrendado de acuerdo con lo establecido en los siguientes apartados.

2. Cuando la persona titular de la licencia de autotaxi utilice otro vehículo autotaxi deberá solicitar la tarjeta de identificación provisional a que hace referencia el artículo 34, aportando un certificado de taller autorizado que acredite que el vehículo se encuentra averiado o accidentado. La tarjeta tendrá una validez máxima de tres meses.

3. Cuando se vaya a utilizar un vehículo arrendado como taxi de sustitución deberá cumplirse el siguiente régimen:

a) Las empresas autorizadas para realizar la actividad de arrendamiento por el órgano autonómico competente deberán someter los vehículos que vayan a arrendar a las inspecciones ordinarias.

En esta inspección se verificará que los vehículos cumplen los requisitos, características y elementos mínimos obligatorios exigidos en la normativa autonómica y municipal en materia de transportes y las demás condiciones previstas en esta ordenanza.

b) La persona titular de la licencia de autotaxi que vaya a utilizar un taxi de sustitución deberá realizar una comunicación previa, según modelo establecido al efecto por los servicios municipales, en el que consten los siguientes datos referidos al arrendamiento:

1º. Los datos de la persona titular.
2º. El número de licencia de autotaxi
3º. La matrícula del vehículo arrendado.
4º. La fecha de inicio y de fin de la sustitución, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo y el documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro.

Estos datos quedarán anotados en el Registro municipal de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid.

Igual comunicación se remitirá al órgano competente en transporte interurbano de la Comunidad de Madrid.

4. Durante la prestación del servicio con un taxi de sustitución, deberán llevarse a bordo del vehículo, además de los documentos previstos en el artículo 51 como si de su vehículo se tratase, el contrato de arrendamiento y la comunicación prevista en el apartado 3 b), cuando realicen sus servicios utilizando los vehículos arrendados.

5. Los vehículos irán identificados externamente con la leyenda “TAXI DE SUSTITUCIÓN” en las puertas laterales y trasera, así como con el número de licencia del vehículo averiado al que sustituye, según tipologías del anexo V.

6. Las personas titulares de licencias de eurotaxi podrán utilizar un vehículo de sustitución ordinario. En este caso, se les aplicará el régimen de descanso correspondiente a su licencia conforme al artículo 37.”

Nueve.- En el artículo 22, se suprimen la letra d) del apartado 1 y el apartado 5, que quedan sin contenido, se modifica la letra e) del apartado 1 y se añade una letra f) en el apartado 1, que quedan redactadas en los siguientes términos:

“e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla, en sus valores de funcionamiento, con la Norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya.”

“f) Dispositivo electrónico de navegación que incluya callejero y cálculo de rutas. Podrá estar integrado en el vehículo o ser un dispositivo separado.”

Diez.- En el artículo 22 bis, se modifica el apartado 3 y se añade un apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Para la contratación a precio cerrado el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2.

Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente:

a) Expresión "Precio cerrado".
b) Importe del precio cerrado.
c) Reducción aplicada.
d) Cantidad total facturada, con la expresión "IVA incluido.”

“5. El tique de la impresora de los taxis de sustitución deberá contener los siguientes datos mínimos:

a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.
b) Número y, en su caso, serie del tique.
c) Nombre de la empresa arrendadora y CIF.
d) La expresión “Taxi de sustitución” y matrícula del vehículo arrendado.
e) Datos de identificación del cliente.
f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.
g) Origen y destino del viaje.
h) Distancia recorrida expresada en Km.
i) Detalle de la tarifa expresada en euros con los siguientes datos:
    1º. Importe del servicio.
    2º. Tarifas aplicadas.
    3º. Detalle de suplementos.
    4º. Cantidad total facturada con la expresión “IVA Incluido”.

Los puntos e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.”

Once.- En el artículo 25, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. En el exterior del vehículo autotaxi deberán figurar el número de la licencia municipal, la letra indicativa del día de libranza y el adhesivo con el escudo del Ayuntamiento de Madrid.

En el interior del vehículo autotaxi, en sitio visible para las personas usuarias, se colocarán los adhesivos con las tarifas vigentes, una placa con el número de la licencia municipal y la matrícula del vehículo. En sitio accesible, se ubicarán los mismos datos en sistema Braille. Además, se colocará un cartel informativo sobre la existencia de hojas de reclamaciones a disposición de las personas usuarias.”

Doce.- En el artículo 28, se modifica la letra b) del apartado 1 y se añade la letra e) del apartado 1. Se modifica la letra a) del apartado 2 y se añade un nuevo apartado 4.

El artículo 28, apartado 1, letras b) y e), queda redactado en los siguientes términos:
“b) No padecer enfermedad infectocontagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de vehículo autotaxi o ponga en peligro la salud de las personas usuarias, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas.”

“e) Estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero se deberá estar en posesión de la credencial que acredite su homologación o convalidación en su caso”

El artículo 28, apartado 2, letra a), queda redactado en los siguientes términos:

“a) Conocimiento sobre el municipio y sus alrededores, la ubicación de las principales oficinas públicas, centros oficiales, hoteles y lugares de ocio, así como, en el caso de Área de Prestación Conjunta de Servicio de Madrid, de las localidades que la componen.”

El artículo 28, apartado 4 queda redactado en los siguientes términos:

“A partir del segundo suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 30 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes.”

Trece.- En el artículo 29 bis, se modifica la letra a) del apartado 5 y el ordinal 1.º de la letra b) del apartado 8, que quedan redactados en los siguientes términos:

“a) Si afectara a los conocimientos, sometiéndose a la prueba de control de conocimientos prevista en el artículo 28.”

“1º El resultado de la prueba exigida fuera desfavorable en la quinta ocasión “

Catorce.- En el artículo 37, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido.

Quince**.-** Se añade un nuevo artículo 37 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 37 bis. Duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.

La duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana será desde las 7:00 hasta las 20:00 horas.”

Dieciséis.- En el artículo 38, se suprime el apartado 2, que queda sin contenido.

Diecisiete.- En el artículo 38 bis, se modifican las letras b) y c) del apartado 3 y se añade una letra e) en el apartado 3, que quedan redactadas de la siguiente forma:

“b) 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, cuyos canales de comunicación han de ser accesibles para las personas con discapacidad, a través de aplicaciones y páginas web (vía texto).”

“c) Facilitar a los servicios municipales la información obtenida, a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos a la que esté adscrito de acuerdo con el apartado b), en relación con la prestación de los servicios realizados a personas con movilidad reducida, especialmente:

1º El número y características de los servicios contratados, con y sin reserva previa.
2º Los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos.
3º Las quejas y reclamaciones de los usuarios.”

No se admitirán certificados de entidades que no permitan la reserva previa de servicios de taxi adaptado, al menos, con 24 horas de antelación.”

“e) Prestar al menos un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado a personas de movilidad reducida en cómputo anual, que deberá acreditarse mediante certificado de la radioemisora o entidad de contratación a la que esté adscrito que cumpla los requisitos del apartado b).”

Dieciocho.- Se suprime el artículo 38 quáter, que queda sin contenido.

Diecinueve.-En el artículo 39, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:

a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.

Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica en materia de transportes.

b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes.”

La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación”.

Veinte.- El artículo 39 bis se suprime, que queda sin contenido.

Veintiuno.- El artículo 39 ter se suprime, que queda sin contenido.

Veintidós.- En el artículo 48 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para las personas titulares de las licencias, las personas conductoras de los vehículos autotaxi, cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios y para las personas usuarias.”

Veintitrés**.-** En el artículo 49, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Podrán establecerse paradas de carácter provisional o estacional y paradas especiales para el servicio nocturno, así como puntos de parada de uso exclusivo para eurotaxis o paradas para su uso exclusivo por vehículos eléctricos.

Veinticuatro.- En el artículo 51, se modifican la letra b) del apartado 1 y el apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

“b) Tarjeta de ITV en vigor y el permiso de circulación expedido a nombre del titular de la licencia, salvo que éste 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 este último caso habrá de llevar a bordo 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”

“2. Estos documentos deberán ser exhibidos por las personas conductoras al personal de la Inspección del Transporte y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello. Dichos documentos podrán exhibirse en formato digital, cuando así se hayan emitido.”

Veinticinco**.-** Se modifica el artículo 69, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 69. Inmovilización y retirada del vehículo

Los agentes municipales competentes del Ayuntamiento de Madrid podrán, con observancia del principio de proporcionalidad, ordenar la inmediata inmovilización del vehículo así como su retirada y traslado al depósito correspondiente del Ayuntamiento de Madrid o al órgano de verificación competente, en los términos previstos en la normativa estatal y autonómica en materia de ordenación y coordinación de los transportes terrestres.”

Veintiséis.- Se modifica el artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 70 Licencia de autotaxi por puntos

1. Cada licencia de autotaxi dispone de un saldo inicial de ocho puntos a efectos de graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

2. El saldo de puntos asignado a la licencia de autotaxi se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de las infracciones de los artículos 18 b) 10º, 18 c) y 18 h) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en el número de puntos que se determinan en el anexo VIII.”

Veintisiete.- Se modifica el artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 71 Procedimiento

1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicarán expresamente:
   a) La sanción económica que corresponda.
   b) El número de puntos que se detraen.
   c) El saldo de puntos restantes.
   d) Si el saldo de puntos restantes fuera cero, se incluirá la sanción de suspensión temporal prevista en el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

2. La suspensión temporal afectará a la licencia con la que se hubiesen cometido las infracciones. Cumplida la suspensión temporal, la persona titular de la licencia recuperará los ocho puntos.

3. La persona titular de una licencia de autotaxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos transcurridos dos años sin haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones indicadas en el artículo 70.2.”

Veintiocho.- Se suprime la Disposición Transitoria Tercera, que queda sin contenido.

Veintinueve.- El anexo I queda redactado en los siguientes términos:

“ANEXO I. Características de los vehículos autotaxi.

A. DIMENSIONES

1. Los vehículos autotaxi deberán cumplir las siguientes dimensiones:

a) Las dimensiones mínimas de los vehículos serán las especificadas en el cuadro siguiente:

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
L_1	Distancia (mm) comprendida entre sus extremos anterior y posterior, excluyendo parachoques, salientes o accesorios.	≥ 4350
L_2	Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior del vehículo, medida a una altura por encima de 650 mm sobre el punto más bajo del piso del mismo. Esta medida se exigirá en una altura mínima de 250 mm sin solución de continuidad entre estos dos montantes.	≥ 700
Angulo α	Apertura angular de las puertas posteriores (grados sexagesimales).	≥ 63°
H_1	Distancia (mm) libre entre el umbral y el dintel del hueco de la puerta posterior medida en un plano transversal. La medida se mantendrá como mínimo en una longitud horizontal de 300 mm en la parte superior.	≥ 920
L_5	Proyección sobre un plano longitudinal de la traza horizontal (mm) de la distancia entre el punto B al punto R del asiento posterior del lado de la persona conductora.	≥ 1630

Información de Firmantes del Documento

MADRID

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 17/07/2025 17:02:59
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 18/07/2025 11:56:59
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS — Fecha Firma: 18/07/2025 12:36:29

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
(*) L_6	Distancia (mm) mínima horizontal entre el punto situado 250 mm por encima de la vertical del punto R y la parte posterior del asiento delantero; estando éste en su posición más retrasada y el respaldo en ángulo de 25 º, si lo permite su regulación.	≥ 455
(*) H_2	Distancia (mm) entre el punto R del asiento posterior y el techo del vehículo, medida sobre una recta situada en un plano longitudinal que contiene este punto e inclinada hacia atrás en 8º respecto a la vertical.	≥ 815
(*) A_1	Distancia (mm) mínima horizontal entre paneles medida en el plano transversal que pasa por el punto R de asiento posterior a una altura comprendida entre R y R + 350 mm sin incluir apoyabrazos, ceniceros y guarniciones u otros accesorios. Esta medida se mantendrá al menos en una altura de 150 mm sin solución de continuidad.	≥ 1380

(*) En vehículos con 3ª y 4ª fila de asientos, estas magnitudes se repetirán añadiéndoles los subíndices "b" y “c”

Maletero	Capacidad para una silla de ruedas, que plegada tenga unas dimensiones 1.030 mm x 900 mm x 290 mm	
	Capacidad para albergar al menos dos bultos de equipaje de 600 mm x 850 mm x 350 mm	
	Capacidad (dm^3) del maletero	≥ 400

b) Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse:

1º) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.

2º) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.

3º) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

2.- Las dimensiones máximas de los vehículos serán las especificadas en el siguiente cuadro:

MAGNITUD	OTRAS DEFINICIONES	VALOR
$H_{5(**)}$	Altura (mm) del umbral de la puerta trasera, medida desde la calzada, con la presión de inflado recomendada por el fabricante, el vehículo libre de carga y la suspensión en la posición normal. Se entiende por umbral de la puerta el punto más elevado cuya altura deba salvar una persona para acceder al interior del vehículo.	≤ 462

(**) Cuando supere los 462 mm, el vehículo incluirá la instalación de ayudas técnicas tales como escalones, asideros o similares de acuerdo con lo que se disponga por los servicios técnicos municipales, debiendo legalizarse en caso de ser necesario de conformidad con la normativa de industria.

Información de Firmantes del Documento

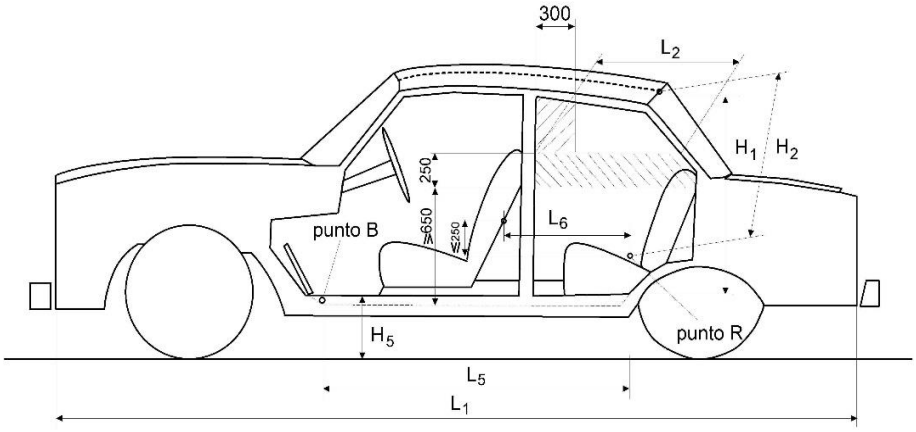
MADRID

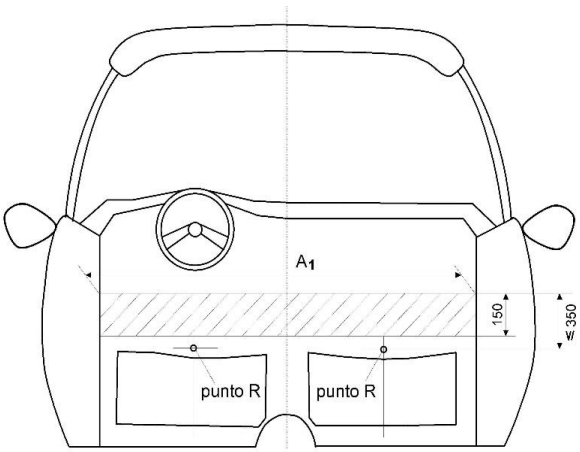
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 17/07/2025 17:02:59
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 18/07/2025 11:56:59
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS — Fecha Firma: 18/07/2025 12:36:29

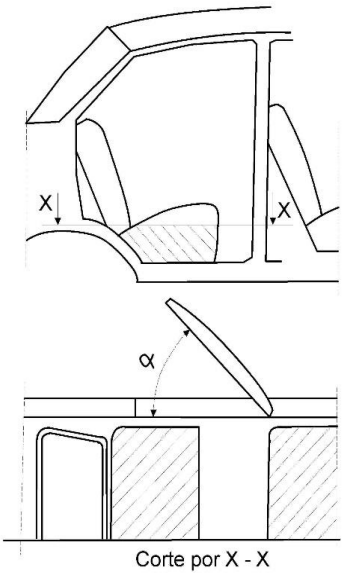
3.De acuerdo con lo previsto en el artículo 17.1 b), los vehículos eurotaxi están exentos de cumplir los requisitos de dimensiones previstas en este anexo, con independencia de la clasificación medioambiental del vehículo.

No obstante lo anterior, los servicios municipales podrán exigir la instalación de ayudas técnicas como escalones, asideros o similares, de conformidad con lo previsto en la normativa de accesibilidad.

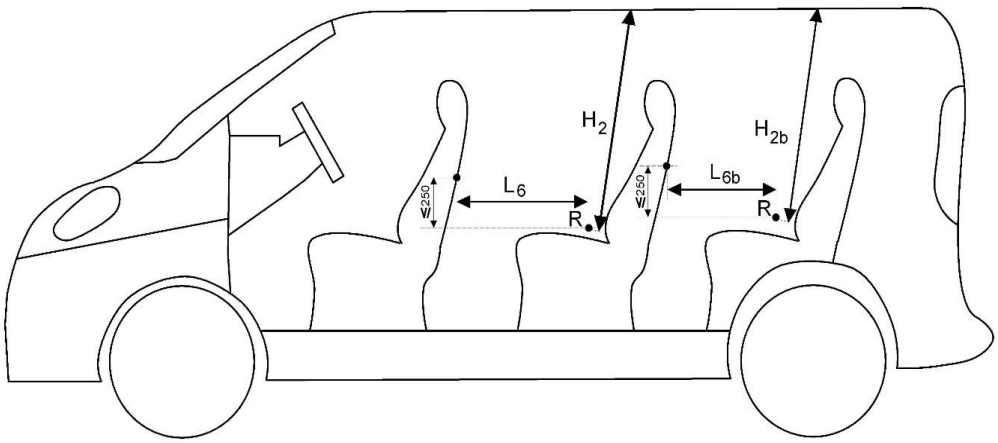
B.-CROQUIS DE LAS DIMENSIONES

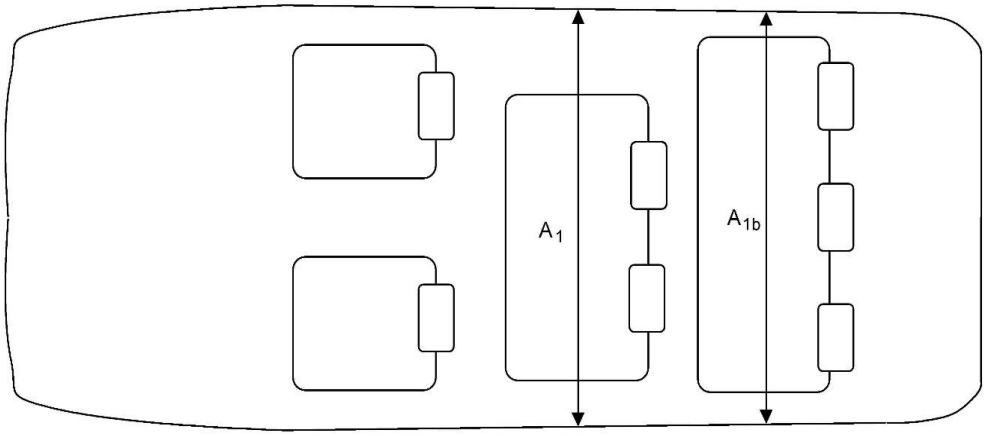






Vehículos de más de 5 plazas





Treinta.- Se suprime el anexo II, que queda sin contenido.

Treinta y uno.- En el anexo III, se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

“2. Dimensiones:

a) Las dimensiones orientativas del módulo, referidas al eje longitudinal del vehículo, son:
   1º. Su anchura estará comprendida entre los 90 y los 200 mm (A)
   2º. Su longitud estará comprendida entre los 290 y 420 mm (B)
   3º. Su altura estará comprendida entre los 110 y los 160 mm (C)

Información de Firmantes del Documento

MADRID

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 17/07/2025 17:02:59
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 18/07/2025 11:56:59
MARÍA INMACULADA SANZ OTERO - VICEALCALDESA Y DELEGADA AG DE VICEALCALDÍA, PORTAVOZ, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS — Fecha Firma: 18/07/2025 12:36:29

Los compartimientos mantendrán entre sí unas proporciones similares a las que aparecen en la figura 1 de referencia.

Los módulos luminosos se adaptarán a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como de posición, permitiendo su ubicación en el lado derecho en el sentido de marcha y el uso de una base imantada de acuerdo con las especificaciones incorporadas en las Instrucciones de montaje de taxímetros.

El módulo luminoso deberá mostrar una clara y adecuada visualización de los caracteres alfanuméricos tanto de día como de noche.

b) Las dimensiones orientativas de la matriz de puntos de la tarifa (figura 2) son:
   1º. Altura: 70 mm (D)
   2º. Anchura: 45 mm (E)

c) Las dimensiones orientativas de la palabra «TAXI» (figura 3) son:
   1º. Longitud: entre 130 y 190 mm (F)
   2º. Altura: entre 70 y 80 mm (G)
   3º. Anchura de trazo: igual o superior a 10 mm (H)

El tipo de letra de la palabra «TAXI» será similar al que aparece en la figura 3

Treinta y dos.- En el anexo V. A. PINTURAS, DISTINTIVOS Y ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS, se suprime del apartado 2.1 la expresión “el número de plazas” y se modifica la ubicación y descripción de la placa en braille, que queda redactado en los siguientes términos:

“Ubicación y descripción de la placa en braille:

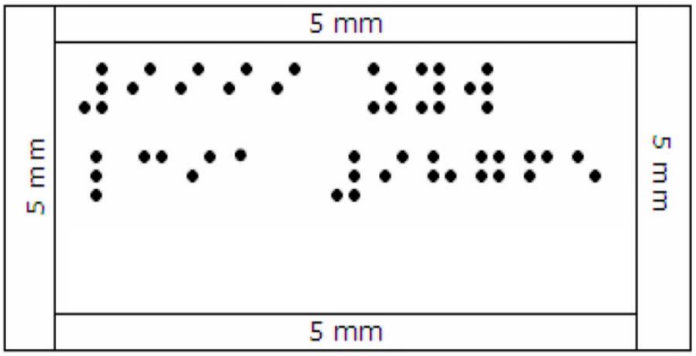
Se ubicará en la puerta posterior derecha, lo más cerca posible del tirador interior de apertura.

El material deberá ser un soporte flexible pudiendo ser autoadhesivo, con un espesor mínimo de 110 micras, con un color similar al de la superficie donde se coloque o bien transparente.
Contará con dos líneas (matrícula y licencia) y el texto irá siempre en minúsculas.

Ejemplo de contenido BRAILLE de una placa interior:



Además, se han de añadir 5 mm de distancia mínima por cada uno de los cuatro lados del soporte, lo que permite reconocer con mayor facilidad los puntos que componen los caracteres en braille que se encuentran más cercanos a los bordes.



Treinta y tres.- En el anexo V.A.2, se añade un nuevo apartado 2.3, que queda redactado en los siguientes términos:

“2.3.Cartel informativo Hoja Reclamaciones.

En el interior del vehículo, en sitio visible para las personas usuarias, se colocará una placa de plástico o metálica fijada de modo que no sea posible su fácil desprendimiento en la que figurarán troquelados/marcados en negro sobre fondo blanco, la siguiente leyenda “Existen hojas de reclamaciones a disposición del usuario”, en caracteres de fácil observación.

En el caso de vehículos adaptados (Eurotaxi), se podrá ubicar en el interior del vehículo, centrada sobre la ventanilla de la segunda fila de asientos para asegurar la visibilidad de la persona que viaja en silla de ruedas.

La dimensión mínima de esta placa será de 70 mm (o inferior) x 35mm, y una vez instalada en el vehículo, deberá presentar las puntas redondeadas y en sus aristas no quedarán bordes o rebabas que pudieran causar cualquier tipo de daño o lesión. Los caracteres alfanuméricos recogidos en la placa deberán tener una dimensión mínima para poder ser leídos sin dificultad por las personas ocupen las plazas traseras.”

Treinta y cuatro.- En el anexo V.B. Otros adhesivos de los vehículos, se modifica el párrafo primero y se añade un nuevo apartado 5, que quedan redactados en los siguientes términos:

“En el caso de que el vehículo disponga de un sistema de videovigilancia con fines de seguridad se deberá cumplir con el deber de información prevista en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Siguiendo las especificaciones previstas por las instrucciones de la Agencia de Protección de Datos se deberá colocar un adhesivo informativo con el modelo establecido en la Instrucción 1/2006, de 8 de noviembre que se puede descargar en la página web de la propia Agencia www.agpd.es, y un tamaño mínimo de 100 cm2. Asimismo, en lugar visible del interior del vehículo deberá darse la misma información.”

“5. Identificación de los taxis de sustitución.

Los vehículos arrendados como taxi de sustitución deberán incorporar las pinturas, distintivos y adhesivos descritos en esta ordenanza e irán identificados con la leyenda "TAXI SUSTITUCIÓN" pintada en color azul Pantone 286C, de acuerdo con las siguientes instrucciones:

a) Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN deberán figurar en ambas puertas traseras. Se pintarán en líneas diferentes, con un tamaño aproximado de letra de 7,5 cm. La parte superior de la palabra "TAXI" se situará a una distancia aproximada de 10 cm del borde inferior de la ventanilla de la puerta.

b)Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN" deberán figurar en parte trasera del vehículo. Se pintarán en la misma línea, con un tamaño aproximado de letra de 5 cm. La leyenda podrá ubicarse bajo la matrícula y de no existir espacio sobre el lado derecho del paragolpes.

La tipología de letra y dimensiones serán facilitada por los servicios municipales."

Treinta y cinco.- Se suprime el anexo VIII que queda sin contenido

Treinta y seis.- Se modifica el anexo VIII, que queda redactado en los siguientes términos:

"La persona titular de una licencia de autotaxi que sea sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se recoge en el siguiente cuadro:

Descripción	Artículo	Puntos
Incumplimiento del régimen de descanso: Prestar servicio en día de descanso	Artículo 18 h) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen tarifario	Artículo 18 c) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen de paradas: buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida o lugar habilitado	Artículo 18 b) 10ª de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del número mínimo de servicios obligatorios a personas de movilidad reducida	Artículo 18 g) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	4

Disposición transitoria primera. *Modelos de eurotaxi con clasificación medioambiental C.*

Los modelos de vehículos eurotaxi con clasificación medioambiental C autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación se consideran válidos conforme a las disposiciones técnicas aprobadas en su momento por los servicios municipales, sin perjuicio de las adaptaciones que, en su caso, puedan resultar precisas.

Disposición transitoria segunda. Régimen de descanso de las licencias de autotaxi con vehículos eléctricos puros.

1. Los vehículos eléctricos puros que, a la entrada en vigor de esta modificación, estén adscritos a una licencia de autotaxi podrán seguir disfrutando de la exención del régimen de descanso prevista en el artículo 37.

2. Los vehículos eléctricos puros que se adscriban a una licencia de autoaxi en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta modificación, estarán exentos del régimen de descanso previsto en el artículo 37, siempre que el titular de la licencia acredite que el pedido del vehículo nuevo fue realizado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta modificación.

El pedido del vehículo se acreditará mediante la aportación de documento oficial sellado y firmado por el concesionario en el que conste la fecha del pedido del vehículo nuevo a nombre del titular de la licencia, la fecha prevista de entrega y la fianza prestada como garantía.

3. La exención del régimen de descanso se perderá en el caso de transmisión de la licencia, salvo que se realice en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la modificación y se aporte contrato de compraventa de la licencia y el vehículo de forma conjunta de fecha anterior a la entrada en vigor de esta modificación.

4.Las licencias de autotaxi con vehículo eléctrico puro que estén disfrutando de la exención del régimen de descanso, deberán acreditar esta circunstancia durante la prestación del servicio y podrán retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza del artículo 25.2.

Disposición final primera. *Título competencial*

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid de acuerdo con las normas que a continuación se citan:

a) El artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de la Bases de Régimen Local, en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.
b) El artículo 38 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
c) El artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de transporte urbano.
d) 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 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, en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad
e) El artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, en materia de protección de los derechos de consumidores.
f) La disposición final segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, para dar cumplimiento a la habilitación”

Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza*.

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.
b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de la ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.

Disposición final tercera. *Publicación, comunicación y entrada en vigor*.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.3, párrafos e) y f), de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de esta ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación definitiva se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.
b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.
c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación de la ordenanza se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DEL ÁREA DE
GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión de 17 de julio de 2025 ha adoptado, entre otros, el siguiente acuerdo por el que se aprueba el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012:

La Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, ha sido modificada en sucesivas ocasiones para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos.

Por Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, se han introducido nuevas modificaciones en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, como son 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.

La modificación de la ordenanza tiene como fin adaptar la misma a esta nueva regulación, así como introducir novedades en la actual ordenación, en aspectos tales como la mejora en el acceso al servicio de las personas con discapacidad, la calidad y seguridad del servicio, la regulación del permiso municipal de conductor de autotaxi y de la licencia de autotaxi por puntos o la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi.

En su virtud, de conformidad con los artículos 17.1 a) y 48.3 a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, a propuesta del titular del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, y previa deliberación de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su reunión de 17 de julio de 2025

ACUERDA

PRIMERO.- Aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, en los términos que figuran en el anexo que se incorpora a este Acuerdo.

SEGUNDO.- Someter el expediente al trámite de alegaciones durante un plazo de treinta días naturales, contados desde el día siguiente al de la

Información de Firmantes del Documento

MARÍA DEL CARMEN TOSCANO RAMIRO - DIRECTORA OFICINA SECRETARÍA JUNTA GOBIERNO Fecha Firma: 17/07/2025 11:43:22

MADRID

publicación del anuncio correspondiente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo previsto en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

TERCERO.- De no presentarse alegaciones, el proyecto inicial se entenderá aprobado con carácter definitivo y se remitirá al Pleno del Ayuntamiento para su tramitación conforme al artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid y al Reglamento Orgánico del Pleno.

Firmado electrónicamente
LA DIRECTORA DE LA OFICINA DE LA SECRETARÍA DE LA JUNTA DE GOBIERNO
Carmen Toscano Ramiro

Información de Firmantes del Documento

MARÍA DEL CARMEN TOSCANO RAMIRO - DIRECTORA OFICINA SECRETARÍA JUNTA GOBIERNO Fecha Firma: 17/07/2025 11:43:22

MADRID

ANEXO

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2012.

PREÁMBULO

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, dispone en su artículo 9.3 que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de personas usuarias en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid.

En desarrollo de la citada Ley 20/1998, se aprobó 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, posteriormente modificado por el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno. Mediante esta modificación, se han introducido nuevas medidas dirigidas a flexibilizar aún más la prestación de los servicios de taxi, adaptándola a la realidad actual del mercado de transportes y ofreciendo una mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las personas usuarias, primando la calidad y seguridad en su realización.

El Acuerdo de 28 de noviembre de 2012, del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, (en adelante, ORT) ha sido modificado para adaptar su contenido a los cambios sociales y tecnológicos mediante acuerdos plenarios de 30 de julio de 2014, 31 de octubre de 2017 y 1 de junio de 2021. Resulta ahora necesario acometer una nueva modificación.

En primer lugar, para adaptar la ordenanza a los cambios incorporados en el Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, cuyo objetivo es incorporar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte en autotaxi, adecuándolos a la realidad demandada por las personas usuarias. Por tanto, se incluyen en esta modificación las previsiones del citado decreto.

En segundo lugar, para incorporar a la ordenanza nuevas necesidades regulatorias que demanda la prestación del servicio del taxi en materias relacionadas con la accesibilidad del transporte, la calidad y seguridad del servicio y de los vehículos autotaxi y la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi, como cuestiones más relevantes.

La accesibilidad del transporte y la protección de los derechos de las personas con discapacidad física precisa la modificación de la ordenanza, incluyendo un procedimiento específico para el otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi, disfrutando de los beneficios de exención del régimen de descanso y publicidad en el portón trasero del vehículo, y la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y ECO. Además se incluye para las licencias con eurotaxi un sistema servicios mínimos obligatorios y de adscripción a radioemisoras y entidades de contratación que dispongan con reservas previas. Estas medidas, necesarias y adecuadas, se adoptan con la finalidad de aumentar la flota de vehículos eurotaxi en cumplimiento de la normativa estatal de accesibilidad que exige que un 5% o fracción de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada y de proteger los derechos de las personas con discapacidad para favorecer su autonomía personal y movilidad social, que permita la cobertura y disponibilidad del servicio.

En relación con la calidad y seguridad del servicio, se contempla la adecuación y flexibilización de los requisitos de los vehículos autotaxi, las dimensiones máximas y

mínimas previstas y las tolerancias admitidas en sus dimensiones aplicables a los vehículos que se sustituyan, ya sea por un modelo autorizado como por uno que sea de libre elección, medidas necesarias y proporcionadas que se fundamentan en la gestión del transporte público, la protección del entorno y de los derechos de las personas consumidoras y usuarias.

Además, se incorpora en esta modificación la duración del descanso diario de las licencias de autotaxi de los sábados, domingos y festivos entre semana, ya que ha dejado de tener un carácter puntual y excepcional para convertirse en una constante, 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 las personas usuarias 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 en los sábados, domingos y festivos entre semana.

También se incluye una medida de ordenación del examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi para favorecer la calidad del servicio y contribuir a la protección de los derechos de las personas viajeras. El ejercicio de la profesión de conductor exige, entre otros requisitos, superar un examen que es una prueba con contenidos específicos relacionados con el taxi en la que se incluyen los relacionados con el conocimiento de Madrid y de los municipios que integran el Área de Prestación Conjunta de Madrid, los lugares de interés, el régimen tarifario, y marco legal del servicio, la sostenibilidad y la accesibilidad para la atención de las personas con discapacidad. Permitir la reiteración excesiva de exámenes refleja una falta de preparación estructural de los contenidos necesarios para superar la prueba. De este modo, se incluye 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 repercuten directamente en la calidad, seguridad y derechos de las personas usuarias del servicio.

Igualmente, en relación con la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi se incluye que los solicitantes deberán acreditar que disponen del título de Educación Secundaria Obligatoria, dado que proporciona unas competencias y una base educativa básica para afrontar la profesión de conductor de taxi ,necesario para favorecer la calidad en la profesionalización del servicio, la gestión del transporte y para proteger los derechos de las personas viajeras de acceso a un servicio eficiente y de calidad.

Finalmente, en relación con la licencia por puntos, se modifican los artículos 70, 71 y el anexo VIII 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 de conductor y no a la licencia de autotaxi, ha imposibilitado su aplicación, dado que de acuerdo con la normativa de transportes, la responsabilidad por la comisión de la infracciones en materia de transporte corresponde a la persona titular de la licencia de autotaxi y no a la persona conductora. De este modo, se revisa su redacción con la finalidad de otorgar una mayor seguridad jurídica en la aplicación del sistema por puntos a la licencia y 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 las conductas infractoras.

El proceso de elaboración de la modificación de la Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y atiende a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En cuanto a los principios de necesidad y eficacia, el taxi es un servicio de interés público que justifica su intervención en la necesidad y adecuación de las medidas adoptadas basadas en razones de interés general: la necesaria gestión y ordenación del servicio de transporte de vehículos autotaxi, la protección del entorno urbano y la protección de los derechos de las personas usuarias, concretamente, de las personas con discapacidad, para dar cumplimiento al mandato estatal de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada; la gestión del tráfico y del transporte y entorno urbano que favorece la coordinación entre las personas titulares de licencia y la prestación continuada del servicio y su adecuada cobertura, de forma equitativa, justa e imparcial, permitiendo la planificación, seguimiento y control de su cumplimiento, en relación con la duración del descanso diario del servicio.

En cuanto a los principios de racionalidad y proporcionalidad, el conjunto de medidas son aptas y útiles para la consecución de los fines de aumentar la flota de vehículos eurotaxi legalmente exigida y favorecer la continuidad y cobertura de los servicios de taxi destinados a las personas usuarias, como medidas de gestión y ordenación del transporte; resultan indispensables por no existir un medio más proporcional y menos restrictivo a la libertad económica, de acuerdo con lo expresamente previsto por la legislación estatal y autonómica para su consecución, escogiéndose aquellas menos gravosas y restrictivas para los derechos de los operadores y, finalmente, modera los intereses contrapuestos y comunes de otras modalidades de transporte y la actividad del taxi, alcanzando una equilibrada ponderación entre las ventajas y los perjuicios generados al limitar un derecho con el fin de proteger otro derecho.

Asimismo, satisface el principio de igualdad y no discriminación, porque las medidas de gestión y ordenación se refieren a las licencias de autotaxi, los permisos de conductor, los vehículos autotaxi y las condiciones de prestación del servicio de las licencias, a su régimen de utilización, al ejercicio de la actividad, en condiciones de igualdad a todas las personas titulares de licencias de autotaxi independientemente de su género. En definitiva, tratándose de una regulación ajustada a las competencias municipales, no cabe esperar un impacto sobre eventuales desigualdades preexistentes, sobre las que estas medidas de planificación, gestión y ordenación del transporte no pueden incidir.

En cuanto al principio de seguridad jurídica, esta modificación pretende garantizar la coherencia entre la normativa local y autonómica, especialmente en lo que respecta a los requisitos de acceso, transmisión de licencias, implementación del taxi de sustitución, obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, régimen tarifario, régimen excepcional de descanso y duración máxima diaria de prestación del servicio y eliminar lagunas o ambigüedades que pudieran generar inseguridad interpretativa o conflictos en la aplicación práctica de la norma, armonizando así el conjunto del marco regulador. Además, las medidas incluidas por iniciativa municipal se adaptan a la evolución del entorno jurídico y operativo del servicio del taxi, incluyendo aspectos relacionados con la accesibilidad, medioambientales y técnicos para favorecer la calidad y seguridad del servicio.

La revolución tecnológica y el progreso social se han traducido en una continua evolución de las necesidades y hábitos de los ciudadanos, que demandan una creciente

flexibilidad en sus opciones de transporte buscando la calidad, seguridad y accesibilidad. La relevancia social del servicio del taxi, la gran utilidad y valor añadido que supone para sus usuarios, al tratarse de un servicio de transporte puerta a puerta, y su creciente importancia en la movilidad urbana contemporánea, justifican la conveniencia de modificación de la normativa municipal del taxi para dar solución a las demandas actuales del sector del taxi y de las personas usuarias, atendiendo a los siguientes motivos de interés general: la accesibilidad del transporte y garantía de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas, fomentando la mayor disponibilidad de la flota de vehículos eurotaxi; la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias como destinatarias de los servicios de autotaxi y la gestión del transporte público y protección del entorno urbano, flexibilizando los requisitos de los vehículos autotaxi en relación con sus dimensiones máximas y mínimas y tolerancias permitidas para garantizar la seguridad y comodidad de las personas usuarias, de aplicación en las sustituciones de vehículos por un modelo previamente autorizado como por uno que sea de libre elección.

La modificación de la ordenanza viene motivada por el interés general de alcanzar que el 5% de la flota de vehículos autotaxi sea adaptada para personas de movilidad reducida y mejorar la calidad y seguridad de los vehículos, adecuando la regulación de los servicios de transporte prestados en vehículos autotaxi a la nueva realidad del mercado de transportes y a los avances de la tecnología incorporada a los vehículos.

La Ordenanza contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige, ajustándose, por tanto, al principio de proporcionalidad, siendo apta e idónea para los fines que se persiguen. Asimismo, garantiza el principio de transparencia, pues se ha dado cumplimiento a los trámites de consulta pública de las organizaciones y asociaciones profesionales más representativas del sector previsto en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio y al de información pública conforme a lo establecido en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012*

Se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, en los términos que se indican a continuación:

Uno**.-** Se añade un nuevo artículo 6 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 6 bis. Otorgamiento de licencias de eurotaxi.

1. Con el fin de garantizar la suficiencia del número de vehículos eurotaxi y facilitar la cobertura de los servicios a personas con movilidad reducida, el Ayuntamiento de Madrid podrá convocar procedimientos de otorgamiento de nuevas licencias para eurotaxi mediante un sistema de convocatoria pública mediante concurso.

2. Las convocatorias se realizarán garantizando los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:

a) El número de licencias que se convoca, considerando el porcentaje de la flota de autotaxi indicado en la normativa estatal en materia de accesibilidad.
b) Los criterios de valoración para la adjudicación de las licencias.
c) Los requisitos de otorgamiento que condicionan su validez.

d) Los requisitos, características y elementos obligatorios de los vehículos eurotaxi, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal en materia de accesibilidad y en esta ordenanza.
e) El cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 38 bis 3.

3. En los casos de sustitución del vehículo o de transmisión de la licencia de eurotaxi, deberá adscribirse obligatoriamente a la licencia un vehículo eurotaxi.

4. El Ayuntamiento de Madrid podrá establecer incentivos específicos y únicos a los vehículos eurotaxi."

Dos.- En el artículo 7, se suprime el apartado 5 que queda sin contenido y se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

"3. El adquirente de la licencia de autotaxi deberá acreditar, además de los requisitos generales previstos en el artículo 4, el cumplimiento de los siguientes:

a) Adscribir un vehículo de forma simultánea. El vehículo autotaxi podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiera la disposición del mismo o bien otro distinto, que se deberá adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta ordenanza.

b) Iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de 60 días naturales que establece el artículo 36."

Tres-. En el artículo 10, se suprime la letra h) del apartado 1 que queda sin contenido y se añade una nueva letra i) en el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"i) El tipo de licencia de autotaxi, si es ordinaria o de eurotaxi atendiendo a la accesibilidad."

Cuatro.- En el artículo 16, se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 3, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1 .Los vehículos no podrán superar la antigüedad prevista en la normativa autonómica en materia de transportes."

"3. Los vehículos eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo medioambiental C, ECO o Cero emisiones para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico."

Cinco.- En el artículo 17, se añade un apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

"4. No se admite la instalación de accesorios como spoilers, alerones o elementos similares, así como dispositivos de remolque."

Seis.- En el artículo 18, se añade un nuevo apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

4. La autorización de modelo podrá modificarse para la inclusión de nuevas variantes y/o versiones, a petición de persona interesada acompañando la documentación que resulte necesaria conforme a lo previsto en el apartado 2.

Siete.- En el artículo 20, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido, y se modifican el párrafo 1.º de la letra a) y el párrafo 1.º de la letra b), ambos del apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

"1.º) Estar clasificado como turismo, matriculado y habilitado para la circulación destinado al servicio público de taxi de acuerdo con la normativa estatal en materia de tráfico."

"1º) Los requisitos de instalación del taxímetro conforme a la normativa estatal y autonómica en materia de metrología legal."

Ocho.- Se añade un nuevo artículo 20 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 20 bis. *Accidente o avería de los vehículos autotaxi.*

1. En el supuesto de accidente o avería del vehículo autotaxi, la persona titular de la licencia de autotaxi podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, utilizando otro vehículo autotaxi o un vehículo arrendado de acuerdo con lo establecido en los siguientes apartados.

2. Cuando la persona titular de la licencia de autotaxi utilice otro vehículo autotaxi deberá solicitar la tarjeta de identificación provisional a que hace referencia el artículo 34, aportando un certificado de taller autorizado que acredite que el vehículo se encuentra averiado o accidentado. La tarjeta tendrá una validez máxima de tres meses.

3. Cuando se vaya a utilizar un vehículo arrendado como taxi de sustitución deberá cumplirse el siguiente régimen:

a) Las empresas autorizadas para realizar la actividad de arrendamiento por el órgano autonómico competente deberán someter los vehículos que vayan a arrendar a las inspecciones ordinarias.

En esta inspección se verificará que los vehículos cumplen los requisitos, características y elementos mínimos obligatorios exigidos en la normativa autonómica y municipal en materia de transportes y las demás condiciones previstas en esta ordenanza.

b) La persona titular de la licencia de autotaxi que vaya a utilizar un taxi de sustitución deberá realizar una comunicación previa, según modelo establecido al efecto por los servicios municipales, en el que consten los siguientes datos referidos al arrendamiento:

1º. Los datos de la persona titular.
2º. El número de licencia de autotaxi
3º. La matrícula del vehículo arrendado.
4º. La fecha de inicio y de fin de la sustitución, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo y el documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro.

Estos datos quedarán anotados en el Registro municipal de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid.

Igual comunicación se remitirá al órgano competente en transporte interurbano de la Comunidad de Madrid.

4. Durante la prestación del servicio con un taxi de sustitución, deberán llevarse a bordo del vehículo, además de los documentos previstos en el artículo 51 como si de su vehículo se tratase, el contrato de arrendamiento y la comunicación prevista en el apartado 3 b), cuando realicen sus servicios utilizando los vehículos arrendados.

5. Los vehículos irán identificados externamente con la leyenda “TAXI DE SUSTITUCIÓN” en las puertas laterales y trasera, así como con el número de licencia del vehículo averiado al que sustituye, según tipologías del anexo V.

6. Las personas titulares de licencias de eurotaxi podrán utilizar un vehículo de sustitución ordinario. En este caso, se les aplicará el régimen de descanso correspondiente a su licencia conforme al artículo 37.”

Nueve.- En el artículo 22, se suprimen la letra d) del apartado 1 y el apartado 5, que quedan sin contenido, se modifica la letra e) del apartado 1 y se añade una letra f) en el apartado 1, que quedan redactadas en los siguientes términos:

“e) Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva, que cumpla, en sus valores de funcionamiento, con la Norma UNE EN 60118-4 o normativa que la sustituya.”

“f) Dispositivo electrónico de navegación que incluya callejero y cálculo de rutas. Podrá estar integrado en el vehículo o ser un dispositivo separado.”

Diez.- En el artículo 22 bis, se modifica el apartado 3 y se añade un apartado 5 que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Para la contratación a precio cerrado el tique será en formato electrónico y contendrá los datos de la letra a) a la h) del apartado 2.

Respecto del detalle de la tarifa del apartado i) será el siguiente:

a) Expresión "Precio cerrado".
b) Importe del precio cerrado.
c) Reducción aplicada.
d) Cantidad total facturada, con la expresión "IVA incluido.”

“5. El tique de la impresora de los taxis de sustitución deberá contener los siguientes datos mínimos:

a) A.P.C. de Madrid encabezando el tique.
b) Número y, en su caso, serie del tique.
c) Nombre de la empresa arrendadora y CIF.
d) La expresión “Taxi de sustitución” y matrícula del vehículo arrendado.
e) Datos de identificación del cliente.
f) Fecha y hora inicial y final del recorrido.
g) Origen y destino del viaje.
h) Distancia recorrida expresada en Km.
i) Detalle de la tarifa expresada en euros con los siguientes datos:
    1º. Importe del servicio.
    2º. Tarifas aplicadas.
    3º. Detalle de suplementos.
    4º. Cantidad total facturada con la expresión “IVA Incluido”.

Los puntos e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.”

Once.- En el artículo 25, se modifica el apartado 2, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. En el exterior del vehículo autotaxi deberán figurar el número de la licencia municipal, la letra indicativa del día de libranza y el adhesivo con el escudo del Ayuntamiento de Madrid.

En el interior del vehículo autotaxi, en sitio visible para las personas usuarias, se colocarán los adhesivos con las tarifas vigentes, una placa con el número de la licencia municipal y la matrícula del vehículo. En sitio accesible, se ubicarán los mismos datos en sistema Braille. Además, se colocará un cartel informativo sobre la existencia de hojas de reclamaciones a disposición de las personas usuarias.”

Doce.- En el artículo 28, se modifica la letra b) del apartado 1 y se añade la letra e) del apartado 1. Se modifica la letra a) del apartado 2 y se añade un nuevo apartado 4.

El artículo 28, apartado 1, letras b) y e), queda redactado en los siguientes términos:
“b) No padecer enfermedad infectocontagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de vehículo autotaxi o ponga en peligro la salud de las personas usuarias, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas.”

“e) Estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, o equivalente. En el caso de titulaciones obtenidas en el extranjero se deberá estar en posesión de la credencial que acredite su homologación o convalidación en su caso”

El artículo 28, apartado 2, letra a), queda redactado en los siguientes términos:

“a) Conocimiento sobre el municipio y sus alrededores, la ubicación de las principales oficinas públicas, centros oficiales, hoteles y lugares de ocio, así como, en el caso de Área de Prestación Conjunta de Servicio de Madrid, de las localidades que la componen.”

El artículo 28, apartado 4 queda redactado en los siguientes términos:

“A partir del segundo suspenso en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, el aspirante deberá esperar un mínimo de 30 días naturales para poder presentarse al siguiente y sucesivos exámenes.”

Trece.- En el artículo 29 bis, se modifica la letra a) del apartado 5 y el ordinal 1.º de la letra b) del apartado 8, que quedan redactados en los siguientes términos:

“a) Si afectara a los conocimientos, sometiéndose a la prueba de control de conocimientos prevista en el artículo 28.”

“1º El resultado de la prueba exigida fuera desfavorable en la quinta ocasión “

Catorce.- En el artículo 37, se suprime el apartado 5, que queda sin contenido.

Quince**.-** Se añade un nuevo artículo 37 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 37 bis. Duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana.

La duración del descanso de las licencias de autotaxi los sábados, domingos y festivos entre semana será desde las 7:00 hasta las 20:00 horas.”

Dieciséis.- En el artículo 38, se suprime el apartado 2, que queda sin contenido.

Diecisiete.- En el artículo 38 bis, se modifican las letras b) y c) del apartado 3 y se añade una letra e) en el apartado 3, que quedan redactadas de la siguiente forma:

“b) 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, cuyos canales de comunicación han de ser accesibles para las personas con discapacidad, a través de aplicaciones y páginas web (vía texto).”

“c) Facilitar a los servicios municipales la información obtenida, a través de las radioemisoras o entidades de contratación por medios telemáticos a la que esté adscrito de acuerdo con el apartado b), en relación con la prestación de los servicios realizados a personas con movilidad reducida, especialmente:

1º El número y características de los servicios contratados, con y sin reserva previa.
2º Los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos.
3º Las quejas y reclamaciones de los usuarios.”

No se admitirán certificados de entidades que no permitan la reserva previa de servicios de taxi adaptado, al menos, con 24 horas de antelación.”

“e) Prestar al menos un mínimo de 150 servicios de taxi adaptado a personas de movilidad reducida en cómputo anual, que deberá acreditarse mediante certificado de la radioemisora o entidad de contratación a la que esté adscrito que cumpla los requisitos del apartado b).”

Dieciocho.- Se suprime el artículo 38 quáter, que queda sin contenido.

Diecinueve.-En el artículo 39, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Los servicios previamente contratados admiten las siguientes modalidades de contratación:

a) La contratación global de la capacidad total del vehículo que admitirá la fijación del precio según taxímetro o a precio cerrado.

Cuando el precio del servicio sea a precio cerrado, deberán cumplirse las condiciones previstas en la normativa autonómica en materia de transportes.

b) La contratación por plaza con pago individual de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica de transportes.”

La contratación por plaza con pago individual estará aprobada cuando se incorporen al cuadro tarifario suplementos específicos para dicha forma de contratación”.

Veinte.- El artículo 39 bis se suprime, que queda sin contenido.

Veintiuno.- El artículo 39 ter se suprime, que queda sin contenido.

Veintidós.- En el artículo 48 se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para las personas titulares de las licencias, las personas conductoras de los vehículos autotaxi, cualquier persona física o jurídica que haya intervenido en el cálculo del precio de los servicios y para las personas usuarias.”

Veintitrés**.-** En el artículo 49, se modifica el apartado 3, que queda redactado en los siguientes términos:

“3. Podrán establecerse paradas de carácter provisional o estacional y paradas especiales para el servicio nocturno, así como puntos de parada de uso exclusivo para eurotaxis o paradas para su uso exclusivo por vehículos eléctricos.

Veinticuatro.- En el artículo 51, se modifican la letra b) del apartado 1 y el apartado 2, que quedan redactados en los siguientes términos:

“b) Tarjeta de ITV en vigor y el permiso de circulación expedido a nombre del titular de la licencia, salvo que éste 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 este último caso habrá de llevar a bordo 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”

“2. Estos documentos deberán ser exhibidos por las personas conductoras al personal de la Inspección del Transporte y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello. Dichos documentos podrán exhibirse en formato digital, cuando así se hayan emitido.”

Veinticinco**.-** Se modifica el artículo 69, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 69. Inmovilización y retirada del vehículo

Los agentes municipales competentes del Ayuntamiento de Madrid podrán, con observancia del principio de proporcionalidad, ordenar la inmediata inmovilización del vehículo así como su retirada y traslado al depósito correspondiente del Ayuntamiento de Madrid o al órgano de verificación competente, en los términos previstos en la normativa estatal y autonómica en materia de ordenación y coordinación de los transportes terrestres.”

Veintiséis.- Se modifica el artículo 70, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 70 Licencia de autotaxi por puntos

1. Cada licencia de autotaxi dispone de un saldo inicial de ocho puntos a efectos de graduación de las sanciones por reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

2. El saldo de puntos asignado a la licencia de autotaxi se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga a su titular por la comisión de las infracciones de los artículos 18 b) 10º, 18 c) y 18 h) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en el número de puntos que se determinan en el anexo VIII.”

Veintisiete.- Se modifica el artículo 71, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 71 Procedimiento

1. El acuerdo de inicio y la resolución del procedimiento sancionador indicarán expresamente:
   a) La sanción económica que corresponda.
   b) El número de puntos que se detraen.
   c) El saldo de puntos restantes.
   d) Si el saldo de puntos restantes fuera cero, se incluirá la sanción de suspensión temporal prevista en el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

2. La suspensión temporal afectará a la licencia con la que se hubiesen cometido las infracciones. Cumplida la suspensión temporal, la persona titular de la licencia recuperará los ocho puntos.

3. La persona titular de una licencia de autotaxi afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de ocho puntos transcurridos dos años sin haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones indicadas en el artículo 70.2.”

Veintiocho.- Se suprime la Disposición Transitoria Tercera, que queda sin contenido.

Veintinueve.- El anexo I queda redactado en los siguientes términos:

“ANEXO I. Características de los vehículos autotaxi.

A. DIMENSIONES

1. Los vehículos autotaxi deberán cumplir las siguientes dimensiones:

a) Las dimensiones mínimas de los vehículos serán las especificadas en el cuadro siguiente:

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
L_1	Distancia (mm) comprendida entre sus extremos anterior y posterior, excluyendo parachoques, salientes o accesorios.	≥ 4350
L_2	Distancia horizontal libre entre los montantes medio y posterior del vehículo, medida a una altura por encima de 650 mm sobre el punto más bajo del piso del mismo. Esta medida se exigirá en una altura mínima de 250 mm sin solución de continuidad entre estos dos montantes.	≥ 700
Angulo α	Apertura angular de las puertas posteriores (grados sexagesimales).	≥ 63°
H_1	Distancia (mm) libre entre el umbral y el dintel del hueco de la puerta posterior medida en un plano transversal. La medida se mantendrá como mínimo en una longitud horizontal de 300 mm en la parte superior.	≥ 920
L_5	Proyección sobre un plano longitudinal de la traza horizontal (mm) de la distancia entre el punto B al punto R del asiento posterior del lado de la persona conductora.	≥ 1630

MAGNITUD	DEFINICIÓN (SEGÚN UNE 26-363-85)	Valor
(*) L_6	Distancia (mm) mínima horizontal entre el punto situado 250 mm por encima de la vertical del punto R y la parte posterior del asiento delantero; estando éste en su posición más retrasada y el respaldo en ángulo de 25 º, si lo permite su regulación.	≥ 455
(*) H_2	Distancia (mm) entre el punto R del asiento posterior y el techo del vehículo, medida sobre una recta situada en un plano longitudinal que contiene este punto e inclinada hacia atrás en 8º respecto a la vertical.	≥ 815
(*) A_1	Distancia (mm) mínima horizontal entre paneles medida en el plano transversal que pasa por el punto R de asiento posterior a una altura comprendida entre R y R + 350 mm sin incluir apoyabrazos, ceniceros y guarniciones u otros accesorios. Esta medida se mantendrá al menos en una altura de 150 mm sin solución de continuidad.	≥ 1380

(*) En vehículos con 3ª y 4ª fila de asientos, estas magnitudes se repetirán añadiéndoles los subíndices "b" y “c”

Maletero	Capacidad para una silla de ruedas, que plegada tenga unas dimensiones 1.030 mm x 900 mm x 290 mm	
	Capacidad para albergar al menos dos bultos de equipaje de 600 mm x 850 mm x 350 mm	
	Capacidad (dm^3) del maletero	≥ 400

b) Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse:

1º) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.

2º) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.

3º) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

2.- Las dimensiones máximas de los vehículos serán las especificadas en el siguiente cuadro:

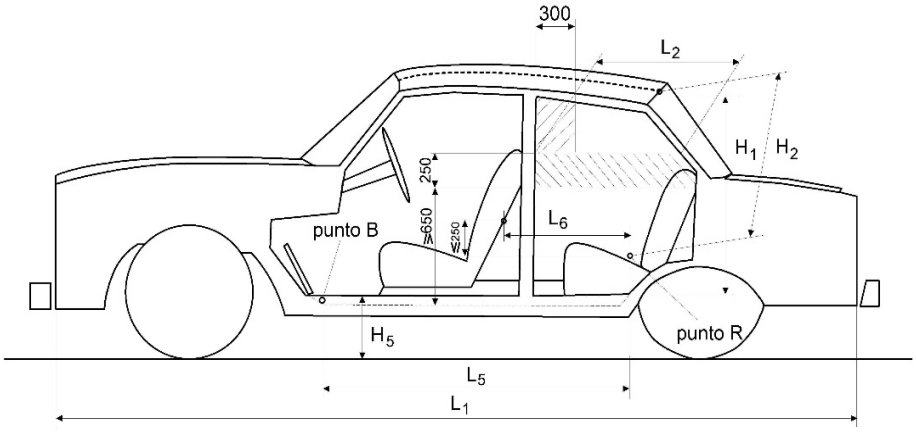
MAGNITUD	OTRAS DEFINICIONES	VALOR
$H_{5(**)}$	Altura (mm) del umbral de la puerta trasera, medida desde la calzada, con la presión de inflado recomendada por el fabricante, el vehículo libre de carga y la suspensión en la posición normal. Se entiende por umbral de la puerta el punto más elevado cuya altura deba salvar una persona para acceder al interior del vehículo.	≤ 462

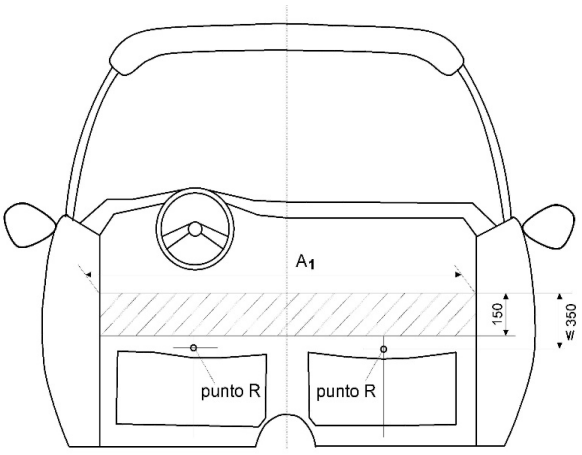
(**) Cuando supere los 462 mm, el vehículo incluirá la instalación de ayudas técnicas tales como escalones, asideros o similares de acuerdo con lo que se disponga por los servicios técnicos municipales, debiendo legalizarse en caso de ser necesario de conformidad con la normativa de industria.

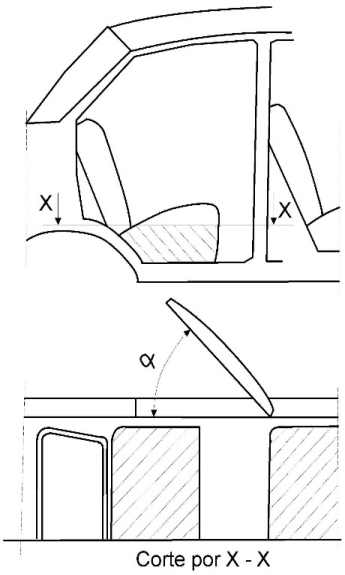
3.De acuerdo con lo previsto en el artículo 17.1 b), los vehículos eurotaxi están exentos de cumplir los requisitos de dimensiones previstas en este anexo, con independencia de la clasificación medioambiental del vehículo.

No obstante lo anterior, los servicios municipales podrán exigir la instalación de ayudas técnicas como escalones, asideros o similares, de conformidad con lo previsto en la normativa de accesibilidad.

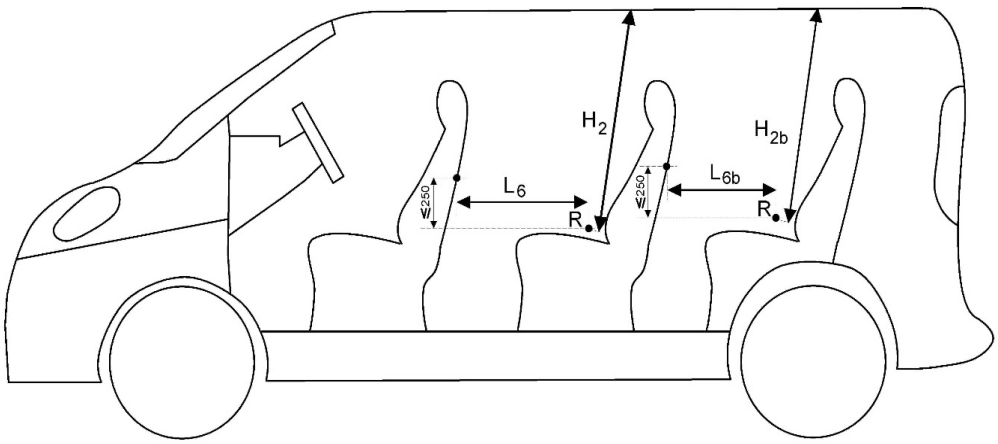
B.-CROQUIS DE LAS DIMENSIONES

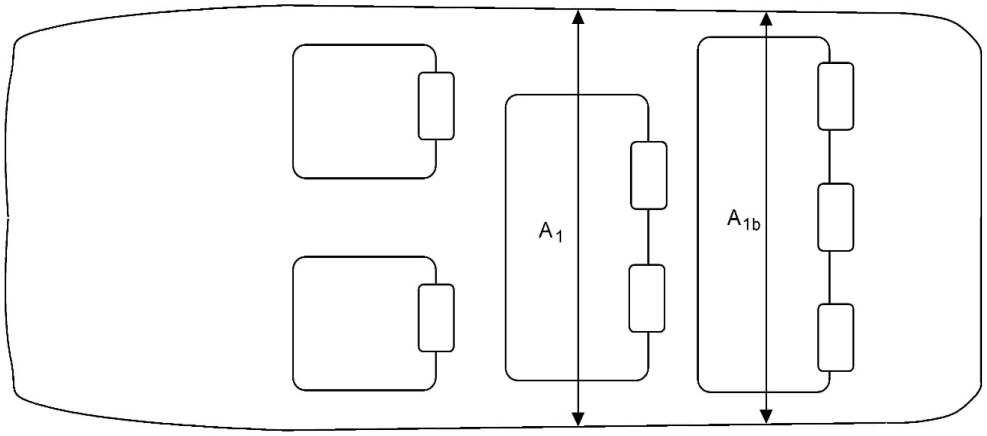






Vehículos de más de 5 plazas





Treinta.- Se suprime el anexo II, que queda sin contenido.

Treinta y uno.- En el anexo III, se modifica el apartado 2 que queda redactado en los siguientes términos:

“2. Dimensiones:

a) Las dimensiones orientativas del módulo, referidas al eje longitudinal del vehículo, son:
   1º. Su anchura estará comprendida entre los 90 y los 200 mm (A)
   2º. Su longitud estará comprendida entre los 290 y 420 mm (B)
   3º. Su altura estará comprendida entre los 110 y los 160 mm (C)

Los compartimientos mantendrán entre sí unas proporciones similares a las que aparecen en la figura 1 de referencia.

Los módulos luminosos se adaptarán a las nuevas configuraciones tecnológicas de diseño, así como de posición, permitiendo su ubicación en el lado derecho en el sentido de marcha y el uso de una base imantada de acuerdo con las especificaciones incorporadas en las Instrucciones de montaje de taxímetros.

El módulo luminoso deberá mostrar una clara y adecuada visualización de los caracteres alfanuméricos tanto de día como de noche.

b) Las dimensiones orientativas de la matriz de puntos de la tarifa (figura 2) son:
   1º. Altura: 70 mm (D)
   2º. Anchura: 45 mm (E)

c) Las dimensiones orientativas de la palabra «TAXI» (figura 3) son:
   1º. Longitud: entre 130 y 190 mm (F)
   2º. Altura: entre 70 y 80 mm (G)
   3º. Anchura de trazo: igual o superior a 10 mm (H)

El tipo de letra de la palabra «TAXI» será similar al que aparece en la figura 3

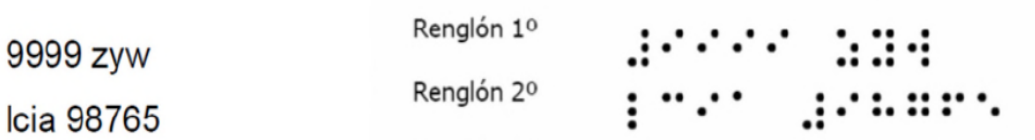
Treinta y dos.- En el anexo V. A. PINTURAS, DISTINTIVOS Y ADHESIVOS DE LOS VEHÍCULOS, se suprime del apartado 2.1 la expresión “el número de plazas” y se modifica la ubicación y descripción de la placa en braille, que queda redactado en los siguientes términos:

“Ubicación y descripción de la placa en braille:

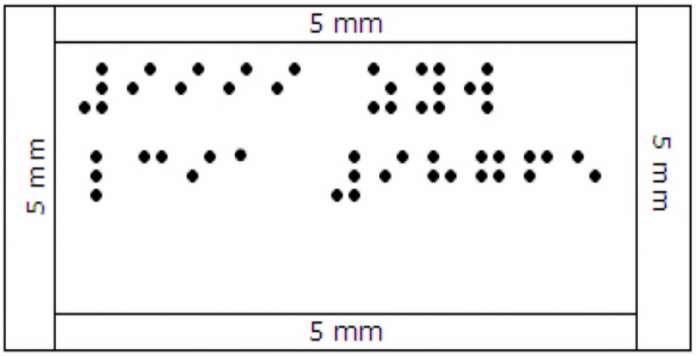
Se ubicará en la puerta posterior derecha, lo más cerca posible del tirador interior de apertura.

El material deberá ser un soporte flexible pudiendo ser autoadhesivo, con un espesor mínimo de 110 micras, con un color similar al de la superficie donde se coloque o bien transparente.
Contará con dos líneas (matrícula y licencia) y el texto irá siempre en minúsculas.

Ejemplo de contenido BRAILLE de una placa interior:



Además, se han de añadir 5 mm de distancia mínima por cada uno de los cuatro lados del soporte, lo que permite reconocer con mayor facilidad los puntos que componen los caracteres en braille que se encuentran más cercanos a los bordes.



Treinta y tres.- En el anexo V.A.2, se añade un nuevo apartado 2.3, que queda redactado en los siguientes términos:

“2.3.Cartel informativo Hoja Reclamaciones.

En el interior del vehículo, en sitio visible para las personas usuarias, se colocará una placa de plástico o metálica fijada de modo que no sea posible su fácil desprendimiento en la que figurarán troquelados/marcados en negro sobre fondo blanco, la siguiente leyenda “Existen hojas de reclamaciones a disposición del usuario”, en caracteres de fácil observación.

En el caso de vehículos adaptados (Eurotaxi), se podrá ubicar en el interior del vehículo, centrada sobre la ventanilla de la segunda fila de asientos para asegurar la visibilidad de la persona que viaja en silla de ruedas.

La dimensión mínima de esta placa será de 70 mm (o inferior) x 35mm, y una vez instalada en el vehículo, deberá presentar las puntas redondeadas y en sus aristas no quedarán bordes o rebabas que pudieran causar cualquier tipo de daño o lesión. Los caracteres alfanuméricos recogidos en la placa deberán tener una dimensión mínima para poder ser leídos sin dificultad por las personas ocupen las plazas traseras.”

Treinta y cuatro.- En el anexo V.B. Otros adhesivos de los vehículos, se modifica el párrafo primero y se añade un nuevo apartado 5, que quedan redactados en los siguientes términos:

“En el caso de que el vehículo disponga de un sistema de videovigilancia con fines de seguridad se deberá cumplir con el deber de información prevista en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Siguiendo las especificaciones previstas por las instrucciones de la Agencia de Protección de Datos se deberá colocar un adhesivo informativo con el modelo establecido en la Instrucción 1/2006, de 8 de noviembre que se puede descargar en la página web de la propia Agencia www.agpd.es, y un tamaño mínimo de 100 cm2. Asimismo, en lugar visible del interior del vehículo deberá darse la misma información.”

“5. Identificación de los taxis de sustitución.

Los vehículos arrendados como taxi de sustitución deberán incorporar las pinturas, distintivos y adhesivos descritos en esta ordenanza e irán identificados con la leyenda "TAXI SUSTITUCIÓN" pintada en color azul Pantone 286C, de acuerdo con las siguientes instrucciones:

a) Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN deberán figurar en ambas puertas traseras. Se pintarán en líneas diferentes, con un tamaño aproximado de letra de 7,5 cm. La parte superior de la palabra "TAXI" se situará a una distancia aproximada de 10 cm del borde inferior de la ventanilla de la puerta.

b)Las palabras "TAXI" y "SUSTITUCIÓN" deberán figurar en parte trasera del vehículo. Se pintarán en la misma línea, con un tamaño aproximado de letra de 5 cm. La leyenda podrá ubicarse bajo la matrícula y de no existir espacio sobre el lado derecho del paragolpes.

La tipología de letra y dimensiones serán facilitada por los servicios municipales."

Treinta y cinco.- Se suprime el anexo VIII que queda sin contenido

Treinta y seis.- Se modifica el anexo VIII, que queda redactado en los siguientes términos:

"La persona titular de una licencia de autotaxi que sea sancionado por resolución firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se recoge en el siguiente cuadro:

Descripción	Artículo	Puntos
Incumplimiento del régimen de descanso: Prestar servicio en día de descanso	Artículo 18 h) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen tarifario	Artículo 18 c) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del régimen de paradas: buscar o recoger viajeros fuera de la parada oficial establecida o lugar habilitado	Artículo 18 b) 10ª de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	2
Incumplimiento del número mínimo de servicios obligatorios a personas de movilidad reducida	Artículo 18 g) de la Ley 20/1998, de 28 de julio.	4

Disposición transitoria primera. *Modelos de eurotaxi con clasificación medioambiental C.*

Los modelos de vehículos eurotaxi con clasificación medioambiental C autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta modificación se consideran válidos conforme a las disposiciones técnicas aprobadas en su momento por los servicios municipales, sin perjuicio de las adaptaciones que, en su caso, puedan resultar precisas.

Disposición transitoria segunda. Régimen de descanso de las licencias de autotaxi con vehículos eléctricos puros.

1. Los vehículos eléctricos puros que, a la entrada en vigor de esta modificación, estén adscritos a una licencia de autotaxi podrán seguir disfrutando de la exención del régimen de descanso prevista en el artículo 37.

2. Los vehículos eléctricos puros que se adscriban a una licencia de autoaxi en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta modificación, estarán exentos del régimen de descanso previsto en el artículo 37, siempre que el titular de la licencia acredite que el pedido del vehículo nuevo fue realizado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta modificación.

El pedido del vehículo se acreditará mediante la aportación de documento oficial sellado y firmado por el concesionario en el que conste la fecha del pedido del vehículo nuevo a nombre del titular de la licencia, la fecha prevista de entrega y la fianza prestada como garantía.

3. La exención del régimen de descanso se perderá en el caso de transmisión de la licencia, salvo que se realice en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la modificación y se aporte contrato de compraventa de la licencia y el vehículo de forma conjunta de fecha anterior a la entrada en vigor de esta modificación.

4.Las licencias de autotaxi con vehículo eléctrico puro que estén disfrutando de la exención del régimen de descanso, deberán acreditar esta circunstancia durante la prestación del servicio y podrán retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza del artículo 25.2.

Disposición final primera. *Título competencial*

Esta modificación se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid de acuerdo con las normas que a continuación se citan:

a) El artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de la Bases de Régimen Local, en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.
b) El artículo 38 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
c) El artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de transporte urbano.
d) 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 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, en materia de accesibilidad y garantía de los derechos de las personas con discapacidad
e) El artículo 63 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, en materia de protección de los derechos de consumidores.
f) La disposición final segunda del Decreto 271/2023, de 20 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, para dar cumplimiento a la habilitación”

Disposición final segunda*. Interpretación y desarrollo de la ordenanza*.

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.
b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarios que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de la ordenanza, que no podrán tener carácter normativo”.

Disposición final tercera. *Publicación, comunicación y entrada en vigor*.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.3, párrafos e) y f), de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de esta ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación definitiva se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.
b) La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.
c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación de la ordenanza se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

I. Ayuntamiento de Madrid

B) Disposiciones y Actos

Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid

2883 *Resolución de 17 de julio de 2025 de la Directora de la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno por la que se anuncia el trámite de información pública del expediente de aprobación del proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012.*

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 17 de julio de 2025 ha acordado aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012.

Igualmente ha acordado la apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales.

Lo que se hace público al objeto de que cuantas personas se consideren interesadas puedan examinar el expediente durante el indicado plazo de treinta días naturales, que comenzará a contar desde el siguiente al de la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

Asimismo, dentro del referido plazo, podrán formular por escrito las alegaciones que consideren oportunas, dirigidas a la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno y presentarlas en cualquier registro del Ayuntamiento de Madrid o de cualquier otra forma admitida por el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El expediente puede ser consultado, durante el período de información pública, en la página web municipal (www.madrid.es).

Madrid, a 17 de julio de 2025.- La Directora de la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno, Carmen Toscano Ramiro.

CSV: CHPQG6YCB3SSOGWT
Verificable en https://csv.madrid.es/VECSV_WBCONSULTA/VerificarCove.do

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

39 MADRID

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

Área de Gobierno de Vicealcaldía, Portavoz, Seguridad y Emergencias

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el 17 de julio de 2025, ha acordado aprobar el proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012.

Igualmente ha acordado la apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales.

Lo que se hace público al objeto de que cuantas personas se consideren interesadas puedan examinar el expediente durante el indicado plazo de treinta días naturales que comenzará, a contar desde el siguiente al de la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

Asimismo, dentro del referido plazo, podrán formular por escrito las alegaciones que consideren oportunas, dirigidas a la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno y presentarlas en cualquier registro del Ayuntamiento de Madrid o de cualquier otra forma admitida por el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El expediente puede ser consultado, durante el período de información pública, en la página web municipal (www.madrid.es).

Madrid, a 17 de julio de 2025.—La directora de la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno, Carmen Toscano Ramiro.

(03/11.815/25)

BOCM-20250718-39