



6 Propuestas de la Federación Profesional del Taxi de Madrid sin consenso con el resto de las asociaciones.

Cuestión previa: la anulación de la modificación del Decreto 74/2005 en el P.O. 436/2019 conlleva necesariamente la suspensión y posterior archivo del presente procedimiento

En nuestras primeras alegaciones, la Federación Profesional del Taxi de Madrid (en adelante, FPTM o Federación) puso de relieve que la propuesta de modificación de la Ordenanza era extemporánea dado que se estaba tramitando cuando no se había resuelto el P.O. 436/2019 que se dirime ante el TSJ de Madrid y donde se había cuestionado la legalidad de la modificación del Decreto 74/2005 operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

La Memoria de Análisis de Impacto Normativo (en adelante "MAIN") de la modificación señala claramente en su apartado segundo "oportunidad de la propuesta normativa" (folio 535 del expediente) que la misma tiene su razón de ser en la modificación sustantiva del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo operada por el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Por tanto, ningún sentido tenía comenzar un procedimiento tan largo y costoso si la norma pudiera quedar viciada de nulidad si se anulaba por el TSJ el Decreto que le da cobertura en algunos de sus aspectos más relevantes, como es el caso del precio cerrado o la contratación individual.

Las advertencias realizadas por la Federación se han materializado y el pasado día 10 de marzo de 2021 el TSJ declaró la nulidad del citado reglamento por infracción de las normas de procedimiento. Acompañamos como documento nº1, la Providencia del Tribunal que informa del sentido del fallo, aunque todavía, a la fecha de presentación de estas alegaciones, no se ha notificado la sentencia objeto del citado procedimiento.

Como conoce la Corporación, la anulación del Decreto 35/2019 acarrearía la nulidad de pleno derecho de la Ordenanza, si se aprobase en sus actuales términos, en la medida en que esta carecería de amparo normativo en una norma de la Comunidad Autónoma (infracción del principio de jerarquía normativa) que es la competente para regular el régimen de organización de las licencias de taxi, conforme al art. 9 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 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 autotaxi 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

Si bien es cierto que la sentencia todavía no se ha notificado y que frente a la misma cabría un hipotético recurso de casación autonómico (difícilmente uno de casación estatal pues estamos ante normas autonómicas), no debe olvidarse que las sentencias son ejecutables desde el momento en que se emiten (art. 84 LRJCA) y que parece difícil concebir que el TSJ vaya a cambiar su opinión en un asunto de esta entidad.

Por todo ello, en aplicación de los principios de cautela y economía procesal, y conforme al art. 22.1g) LPAC que dispone que es causa de suspensión de los procedimientos administrativos cuando para la



resolución del procedimiento sea indispensable la obtención de un previo pronunciamiento por parte de un órgano jurisdiccional, consideramos que el presente procedimiento debe quedar suspendido en tanto no se resuelva de manera firme el procedimiento o procedimientos instados frente al Decreto 35/2019, de 9 de abril de la Comunidad Autónoma de Madrid. Momento en el cual deberá procederse al archivo de la presente modificación para iniciar, (en su caso y si la Corporación lo juzga conveniente) un nuevo procedimiento pues la propia MAIN demuestra que toda la reforma venía derivada del citado Decreto 35/2019.

Contestación:

La sentencia de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre el Procedimiento Ordinario 436/2019 en el que declara la nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio no es firme, por lo que dicho Decreto mantiene su vigencia hasta que la sentencia adquiera firmeza.

En consecuencia, sigue vigente la obligación del Ayuntamiento de Madrid de incorporar a la Ordenanza Reguladora del Taxi aquellas cuestiones derivadas de la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Las modificaciones incluidas en el proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi incluyen aquellas derivadas de la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, pero también otras modificaciones que no están relacionadas con este Decreto, como el nuevo régimen de Eurotaxi que sustituye a los regímenes especiales o la aprobación del código de vestimenta.

En caso de que adquiera firmeza una nulidad total o parcial del Decreto 35/2019, de 9 de abril, resultarán nulos aquellos artículos que se hayan desarrollado en virtud de la habilitación del Decreto aprobado en los términos que recoja la sentencia.

Pero mantendrán su validez aquellos que se aprueben en virtud del marco competencial municipal, que está previsto en el artículo 25.2 II) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la Ley 5/2009, de 23 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera de Madrid, y en la Disposición Final Primera del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Se ha incorporado a la MAIN un análisis detallado en el que se especifica qué modificaciones se han realizado para incorporar las previsiones contenidas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, y cuáles se incluyen en virtud de la potestad reglamentaria reconocida por el Ayuntamiento de Madrid por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, se desestima la alegación y se continuará con la tramitación del proyecto de Ordenanza.

Primera. - Ausencia del informe preceptivo de impacto en la familia

Por si lo anterior no fuese suficiente para archivar las presentes actuaciones, resulta, además, que el proyecto no ha sido informado en materia de su impacto en la familia, como exige la D.A. Décima de la ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas:

Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia



Como veremos a continuación, la ausencia de este análisis se evidencia en aspectos tales como la posibilidad de que los vehículos eurotaxi circulen los 7 días de la semana, sin descanso, o que se haya eliminado por completo el requisito de antecedentes penales (incluidos los sexuales) pese a que la Ley de protección al menor los exija.

Esta omisión conllevaría la nulidad de pleno derecho de la ordenanza si no se realiza el citado informe (véase la STS de 22 de marzo de 2018 (Rec. 458/2016) por la que se anula la Orden Ministerial ECD/2574/2015 por carecer del citado informe). Esta omisión no puede solucionarse ahora ex post facto incorporado el citado informe, sino que es necesario un replanteamiento en su conjunto de los problemas a los que se enfrenta el servicio del taxi y, por tanto, de las reformas que deben llevarse a cabo en la normativa para solventarlos.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación, expondremos aquellos aspectos concretos de la Ordenanza (siguiendo el orden numérico de los preceptos) que requieren de una completa revisión ab initio y que justifican la necesidad de proceder, en cualquier caso, al archivo de la presente propuesta.

Contestación:

La Disposición adicional Décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre no se refiere a normas y disposiciones generales de ámbito local sino al ejercicio de la potestad reglamentaria del Gobierno, es decir, anteproyectos de ley, proyectos de reales decretos leyes, reales decretos legislativos y normas reglamentarias del estado.

Del mismo modo que resulta la inaplicabilidad al ámbito local del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo al tratarse de una disposición reglamentaria de la Ley 50/1997, que tiene por objeto tal y como determina su artículo 1 “desarrollar las previsiones contenidas en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en lo que se refiere a la memoria del análisis de impacto normativo que debe acompañar a los anteproyectos de ley y proyectos de reales decretos-leyes, reales decretos legislativos y normas reglamentarias”.

No obstante, se incorpora en la MAIN un análisis del impacto sobre la familia.

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

Segunda. - Art. 1 bis: la distinción entre servicios directamente contratados y servicio previamente contratado es contraria al art. 1261 Código Civil

El art. 1 bis, apartado segundo, de la Ordenanza distingue entre dos formas de contratación. La que denomina “servicio previamente contratado” y define como el servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático y el “servicio directamente contratado” que define como el servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi.

El art. 1 bis, apartado tercero, distingue por su parte dos modos de fijación del precio del servicio de taxi. El que denomina precio según taxímetro y precio cerrado.

Lo primero que debe señalarse es que el Ayuntamiento carece de competencias para establecer figuras contractuales no previstas en el código civil ni en la normativa de transportes, siendo, necesaria como mínimo una norma con rango de ley.



Sin perjuicio de lo anterior cabe añadir que, como es bien sabido, el art. 1261 C.C. exige para la existencia de un contrato la concurrencia de 3 elementos: (i) consentimiento, (ii) objeto cierto que sea materia del contrato y (iii) causa de la obligación.

La Ordenanza confunde el modo en el que se realiza la solicitud de un servicio, con el momento en el que nace el contrato. El hecho de que un servicio se encargue mediante mano alzada o llamada telefónica no supone que el contrato necesariamente se perfeccione en momentos temporales distintos.

En efecto, cuando se realiza una solicitud a mano alzada, no es hasta el momento en que el usuario se sube al vehículo, cuando el taxista conoce la dirección de destino y podría entenderse se dan los elementos del contrato, todo ello sin perjuicio de la facultad del usuario de modificar el destino.

Ninguna diferencia existe con una llamada telefónica para que un taxi acuda en el menor tiempo posible a recoger a un usuario a una localización concreta. Sólo cuando el usuario se suba al vehículo conocerá el taxista la dirección a la que debe transportar al usuario.

En cierta medida, cuando se realiza un servicio contratado por teléfono o app, existen dos contratos, uno primero por el que el taxista se desplaza hasta el punto de encuentro y que da derecho al abono del importe de dicho desplazamiento y otro distinto en el momento en que el usuario accede al vehículo.

Dicho de manera más sencilla, asumir que en la contratación por teléfono o vía app no existe inmediatez es jurídicamente erróneo y puede generar confusión. Todo dependerá de las condiciones en las que se produce el encargo y, en particular, como ponía de relieve la Comunidad de Madrid en la existencia o no de un precio cerrado. Nos remitimos al informe del Director General de la Consejería de Transportes remitido el 22 de enero de 2021, folio 364 del expediente

A la vista de lo anterior, se puede concluir que los servicios realizados mediante la modalidad de precio por plaza con pago individual: 1. Son servicios que deberán ser previamente contratados (nunca directamente). 2. Deberán ser contratados por medios telemáticos (previsión contenida en el artículo 39 ter.1 del proyecto). 3. Deberán ser realizados a precio cerrado para cada uno de los usuarios en relación con el recorrido realizado por cada uno de ellos, los cuales deberán conocer el importe a pagar por el servicio antes de su realización, a los efectos de garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, como establece el artículo 37.2, in fine. Por ello, es preciso suprimir la parte final del apartado b) del artículo 39 bis.3, referida a las paradas intermedias, ya que en este tipo de servicios a precio cerrado si se realizarán, entre el origen y el destino, paradas intermedias.

Evidentemente, para la obtención del precio cerrado, el usuario establece el punto de origen y el punto de destino y se compromete a abonar un precio (bien el del taxímetro, bien el preestablecido si este es más barato). En ese caso, podría entenderse que se dan todos los elementos del contrato, pero ello no es necesariamente predicable de todos los supuestos de encargo mediante llamada telefónica o vía app.

Los problemas que plantean estas definiciones han sido puestos de relieve por la propia Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, véase el 577 donde señalan:

Debe revisarse si la comprensión del texto realmente demanda la inclusión de definiciones, resultando innecesario la adición del artículo 1 ter cuyo contenido puede incluirse en el artículo 39. Se observa una contradicción en este artículo y las definiciones que se pretenden incorporar, pues mezcla las modalidades de fijación del precio del servicio (precio según



taxímetro y precio cerrado), con los modos de contratación del servicio (global, previa por plaza).

Teniendo en cuenta, por tanto, la ausencia de amparo en una norma legal de las distintas categorías contractuales que se pretenden definir, la estrecha relación entre el modo de fijación del precio (cerrado o con taxímetro) y el momento temporal en el que se puede entender perfeccionado el contrato (como señala el informe de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid remitido el 22 de enero de 2021), así como la anulación del citado Decreto 35/2019 por el TSJ de Madrid, que es precisamente el que establece el precio cerrado, procede archivar las presentes actuaciones y reconsiderar en su conjunto la necesidad y oportunidad de la modificación de la Ordenanza.

Contestación:

La Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de transporte en taxi, como transporte eminentemente urbano (Sentencia TC 118/1996, de 27 de junio) estableciendo en sus normas específicas el régimen jurídico aplicable al servicio del taxi, básicamente la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (LTCM) y el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid (RTCM). Normativa que se complementa con la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, en los términos previsto en las normas autonómicas citadas.

La utilización de definiciones tiene un mero uso instrumental para referirse de forma abreviada a conceptos que se definen de forma más amplia en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, como mera economía del lenguaje, pero en ningún caso constituye la definición de un contrato típico.

El Decreto 35/2019, de 9 de abril, habilita la posibilidad de prestar servicios precontratados a precio cerrado frente a la modalidad tradicional de prestación medida mediante aparato taxímetro. Es decir, mantiene la modalidad de prestación medida mediante aparato taxímetro que podía contratarse en calle, por teléfono, por radioemisora, por app, etc., en general por cualquier mecanismo que permita la celebración de un contrato.

La nueva modalidad de servicios precontratados a precio cerrado, que se caracteriza por un mecanismo diferente de fijación del precio del servicio tiene varias características:

- *Son precontratados, que los diferencia de los contratados en calle o parada que se caracterizan por la inmediatez de la relación entre el cliente y el conductor. La precontratación se entiende en sentido negativo como la contratación que no es inmediata como la contratación de un taxi en calle, tanto en parada como a mano alzada.*
- *Es voluntario, pues en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, indica que “podrán ser realizados a precio cerrado”.*
- *Las tarifas tienen carácter de máximas, es decir, frente a la contratación medida por taxímetro en la que la aplicación de las tarifas se realiza de forma automática mediante el aparato taxímetro.*
- *Que el precio se calculará con los parámetros facilitados por el Ayuntamiento competente para la estimación del recorrido conforme a las tarifas vigentes.*
- *Que el precio no podrá ser menor al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente. Al indicar “en su caso” se entiende que la aprobación de una reducción o no es competencia del Ayuntamiento competente.*

Como no existe un contrato típico que recoja la totalidad de las prescripciones recogidas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, se utilizan las definiciones se utilizan a efectos meramente instrumentales para aludir al contrato definido por la Comunidad de Madrid.



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

Tercera.- Art. 28. Obtención del permiso, estudios requeridos y antecedentes penales de los conductores, infracción de la Ley de Protección del menor

Como pone de relieve la exposición de motivos del Proyecto, una de las principales medidas de la nueva norma ha sido flexibilizar los requisitos de acceso a la profesión de conductor de taxi de tal modo que se eliminan dos requisitos previos como son haber cursado la educación secundaria obligatoria y no tener antecedentes penales. A continuación, expondremos porque estas dos medidas no sólo no son recomendables, sino que, además, son ilegales.

1. Educación secundaria obligatoria: ausencia de análisis de impacto económico en particular en las condiciones de los conductores

Según, la MAIN la eliminación del requisito de la educación secundaria obligatoria se deriva del Decreto 35/2019:

En el marco de los requisitos mínimos establecidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, la propuesta de ordenanza elimina aquellos que han devenidos innecesarios, como por ejemplo el título de graduado en educación secundaria obligatoria y la prueba psicotécnica en el examen, y, añade nuevas condiciones para mejorar la calidad del servicio de taxi, como el conocimiento de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y los criterios de aplicación de los Protocolos de Calidad del Aire.

De lo anterior se deduce que la anulación del Decreto 35/2019 debería conllevar una reconsideración sobre este precepto.

La justificación de la MAIN para la reducción de los requisitos educativos que deben cumplir los conductores no se comprende. Según la memoria el objetivo es aumentar el número potencial de conductores, pero se hace mediante una reducción de las exigencias cuyo impacto en la calidad del servicio no se valora. Tampoco existe el menor análisis de si la medida es necesaria o del problema que pretende solucionar. Esta Federación no considera que exista un déficit de conductores, ni que las circunstancias exijan que se reduzcan los requisitos cuando ello sólo puede conducir a un aumento de los conductores disponibles y, en el contexto de baja demanda de servicios del taxi, una consecuente disminución y precarización de los salarios de los conductores.

Contestación:

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

- **Protección del medio ambiente:** desde la aprobación de la Ordenanza reguladora del Taxi se han seguido dos líneas específicas de actuación. Por un lado, fijando los requisitos medioambientales de los vehículos autotaxi y, por otro lado, aprobando anualmente líneas de subvención a los vehículos especialmente sostenibles, Eco y Cero emisiones.



- **Accesibilidad del transporte:** fomentando la flota de eurotaxi con líneas de subvención en un primer momento y con la aprobación de dos convocatorias de régimen especial de eurotaxi, superando el límite legal del 5 % de la flota efectiva, exigida legalmente, y que ahora permite la libertad de adscripción.
- **Garantía de atención a los viajeros:** como destinatarios finales de la prestación de un servicio de taxi favoreciendo mediante nuevas formas de contratación, complementarias y no excluyentes de las ya existentes, como el precio cerrado y el taxi compartido.
- **Incorporación de nuevas tecnologías:** como TXMAD, la aplicación oficial del taxi de Madrid, única en todo el Estado, que incluye una amplia variedad de funcionalidades de interés no solo del taxista, como titular de licencia y conductor asalariado, sino como viajero al poder obtener las rutas e importe estimado del viaje o la gestión de los objetos perdidos.

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

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

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

2. Deben exigirse los antecedentes sexuales pues así lo exige la Ley de Protección Jurídica del Menor

Por lo que se refiere a la cancelación del certificado de antecedentes penales, se hace alegando que fue anulado por la sentencia del TSJ de Madrid del año 2017 pero no se explicita que el motivo de la anulación fue la ausencia de una norma con rango de ley que, a juicio del tribunal, facultase recabar ese dato personal.

Debe tenerse en cuenta por ello que la Ley 1/1996 de Protección Jurídica del Menor dispone en su art. 13, apartado quinto:

Será requisito para el acceso y ejercicio a las profesiones, oficios y actividades que impliquen contacto habitual con menores, el no haber sido condenado por sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual, que incluye la agresión y abuso sexual, acoso sexual, exhibicionismo y provocación sexual, prostitución y explotación sexual y corrupción de menores, así como por trata de seres humanos. A tal efecto, quien pretenda el acceso a tales profesiones, oficios o actividades deberá acreditar esta circunstancia mediante la aportación de una certificación negativa del Registro Central de delincuentes sexuales

Por tanto, no sólo no se trata de que el citado certificado, por lo que se refiere a delitos sexuales, disponga de amparo legal, en la medida en que el taxi es una profesión en la que existe contacto con menores, sino que incluso se podría estar contraviniendo esta norma - la Ley 1/1996 - de no exigirse.



Esta importante omisión es fruto de otra infracción de mayor contenido que ya hemos explicado previamente, la ausencia de un informe de impacto en la familia.

Contestación:

Con ocasión de la impugnación presentado por la Asociación Madrileña del Taxi contra la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, mediante sentencia del TSJ de Madrid nº 564/2017, de 17 de julio, se declara la nulidad del requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, por considerar que su exigencia afecta al derecho a la intimidad previsto en el artículo 18 de la Constitución Española y al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución:

En conclusión, procede la anulación del citado precepto de la ordenanza impugnada del artículo 31 1 b) Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

El Real Decreto 1110/2015, de 11 de diciembre, por el que se regula el Registro Central de Delinquentes Sexuales establece en su artículo 3 apartado 2 indica lo siguiente

*La finalidad del Registro es contribuir a la protección de los menores contra la explotación y el abuso sexual, con independencia de quién sea el autor del delito, mediante el establecimiento de un mecanismo de prevención que **permita conocer si quienes pretenden el acceso y ejercicio de profesiones, oficios y actividades que impliquen el contacto habitual con menores, carecen o no de condenas penales por los delitos a los que se refiere el apartado anterior.***

Asimismo, el Registro tiene como fin facilitar la investigación y persecución de los delitos a que se refiere el presente real decreto con objeto de proteger a las víctimas menores de edad de la delincuencia sexual, introduciendo medidas eficaces que contribuyan a la identificación de sus autores y de cooperación con las autoridades judiciales y policiales de otros países, en particular con los Estados miembros de la Unión Europea y del Consejo de Europa.

Es preciso determinar si la conducción de un vehículo autotaxi puede ser calificada como “una profesión, oficio y actividad que implique el contacto habitual con menores”.

La Agencia de Protección de Datos en su Informe 0401/2015 contesta a una actividad económica que consiste en “la prestación de servicios de transporte público de viajeros por carretera”, indicando que “cuenta con numerosos trabajadores que en el desarrollo de su actividad están en contacto habitual con menores (conductores, azafatas, agentes de ventas, personal de estaciones de servicios, etc.)”, muy similar en cuanto a su alcance a la conducción de un vehículo autotaxi.

*La Agencia de Protección de Datos indica que **“No parece que el espíritu y finalidad del precepto sea abarcar todo tipo de actividades económicas, sino sólo aquellas que “impliquen un contacto habitual”;** es decir, según el tenor literal de la ley, no es suficiente que en determinadas profesiones exista un contacto habitual con menores, lo que sucedería en la mayoría de las profesiones destinadas hacia la prestación de servicios para el público en general, sino que la profesión en sí misma implique, por su propia naturaleza y esencia, un contacto habitual con menores. Así, no parece que el mero hecho de poder tener un contacto con menores determine, per se, una limitación para el acceso y ejercicio a determinadas profesiones.”*

*Concluye lo siguiente, “Así, **en el caso planteado no resulta adecuado que, con carácter general,***



deba exigirse el certificado en cuestión para el acceso y ejercicio de todos los puestos de trabajo; sólo será necesario en aquellos que cumplan con los requisitos de contacto de carácter directo y regular con menores en el ejercicio ordinario de sus funciones. Así, no parece que a priori todo el personal de las estaciones de servicios o los agentes de ventas sea subsumible en esta situación. Tampoco, con carácter general, todo conductor de autobús o cualquier azafata que preste servicios en los autobuses quedará sometido a la previa certificación negativa. Si concurriría, por el contrario, la circunstancia en aquellos conductores o azafatas que presten servicios, con carácter directo y habitual, en autobuses que se dediquen al traslado de menores, como sucede en las rutas de los centros de educación infantil, primaria y secundaria o en otros centros, ya sea educativos, deportivos o sociales que presten servicios esencialmente destinados a menores.

Dado que la conducción de vehículos autotaxi no consiste en una prestación directa y habitual del traslado de menores no procede incluir como requisito el solicitado para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi.

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

Cuarta.- Art. 37, apartado 5: la posibilidad de reducción de la oferta, limitaciones innecesarias de la discrecionalidad administrativa

En fechas recientes se ha emitido una opinión por el defensor del pueblo en materia de la organización del sector del taxi en períodos de baja demanda, como el causado por el Covid-19, que pone de relieve que el Ayuntamiento ya dispone de mecanismos suficientes para adoptar medidas en este sentido. Véase el documento nº2 adjunto a estas alegaciones.

En cualquier caso, aun cuando la Administración considere que es necesaria una mayor claridad en este sentido, no tiene lógica jurídica restringir la discrecionalidad administrativa de tal modo que el Ayuntamiento quede constreñido por cifras concretas cuyo modo de obtención no se concreta.

En efecto, para poder reducir la oferta disponible es necesario que la demanda se reduzca por encima del 50 por ciento, es decir, que una reducción del 50, 00% no daría lugar a la adopción de medidas, pero sí una del 50,01%. En cualquier caso, no se concreta cómo se pueden conseguir dichos datos y, sobre todo, evitar que sean manipulados.

La autolimitación de la capacidad de organización del servicio no se limita al supuesto de hecho que permite aplicar la norma, sino a las mismas medidas susceptibles de aplicación. Según el art. 37 la única medida posible es organizar el servicio conforme a las placas, ignorando que evidentemente no es lo mismo una reducción de la demanda de un 50, de un 60, de un 70 o de un 90%.

La Administración dicho sea con el máximo respeto parece haber aprendido poco de la crisis sufrida por el sector del taxi en estos últimos meses y de la necesidad de disponer de mecanismos de actuación flexibles que permitan adecuarse a la cambiante realidad que nos azota.

Una de las críticas que se hizo a la versión inicial de este precepto fue precisamente que constreñía la capacidad de autoorganización del Ayuntamiento, véase el informe de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento, folio 632 del expediente.

Sin embargo, el Ayuntamiento se ha limitado a modificar los términos “*deberá*” por “*podrá*”, ignorando que lo relevante no es que el Ayuntamiento pueda imponer medidas cuando la demanda se reduzca por debajo del 50%, sino que el Ayuntamiento disponga de capacidad de adecuarse a las necesidades del servicio en todo momento y en particular ante descensos sustanciales de la oferta pero definir dicho concepto jurídico indeterminado de manera tan concreta en realidad no sería una



avance, sino un paso atrás, en particular, si se tienen en cuenta el informe del defensor del pueblo antes referido, documento nº2, que considera que el Ayuntamiento ya dispone de dichas

Contestación:

En el ejercicio de las competencias de ordenación de los servicios de transporte urbano amparados por las licencias de autotaxi previsto en el artículo 4 de la LTCM y desarrollado por el artículo 41 del RTCM, el Ayuntamiento de Madrid fija el régimen general de descanso y la duración máxima diaria de prestación del servicio en la Ordenanza reguladora del taxi (artículos 37 y 38) y en la resolución anual de fijación de descanso en sábados y domingos, en días festivos y durante del período estival, otorgando por un lado la seguridad de regulación específica que la norma aprobada por el Pleno aporta y la flexibilidad necesaria en cuanto a la duración del servicio.

Durante la pandemia del COVID-19 se ha puesto de manifiesto la imposibilidad de modificar el régimen de descanso ante bajadas sustanciales de la demanda, pues no existía una habilitación normativa que permitiera su modificación.

La regulación propuesta por el Ayuntamiento de Madrid no plantea un ajuste continuo de la oferta de taxis, que llevaría a una modificación continua del número de taxis en calle de imposible control.

La regulación que se plantea está orientada a circunstancias excepcionales debidamente acreditadas y por ese motivo se definen los supuestos y condiciones para realizar la modificación de Régimen General de Descanso. El suministro de datos que se prevé en el artículo 22.3 es imprescindible para la toma de decisiones motivadas para la regulación del régimen de descanso.

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

Quinta. - Art. 38 bis. Apartado segundo: la exención a los vehículos eurotaxi de la obligación de descanso es discriminatoria, no sólo porque beneficia a los ya titulares, sino porque perjudica a los taxistas con vehículos en período de amortización

La búsqueda de una flota adaptada a las personas con discapacidades es un objetivo loable. No obstante, la exención a los vehículos eurotaxi de la obligación de descanso, como un modo de incentivar la transición de la flota hacia este tipo de vehículos, es una medida que carece de justificación y con un efecto manifiestamente discriminatorio.

Como pone de relieve la MAIN, folio 13 de 208, folio 541 del expediente, las dos medidas que se barajaron originalmente para aumentar la flota de vehículos eurotaxi, fueron mantener el modelo actual de convocatorias con posibles prórrogas a los beneficiarios actuales, o en su caso, un régimen transitorio de adaptación con un sistema paulatino. Sin embargo, como reconoce la propia MAIN se descartan estas dos alternativas y se opta por un régimen de libertad que en realidad genera una profunda discriminación de trato.

En efecto, las dos medidas inicialmente barajadas presentan una lógica, la primera permite continuar con un sistema voluntario donde la participación otorga unas condiciones claras conocidas ex ante. La segunda persigue una transición ordenada. La medida finalmente adoptada sólo causa trastornos.

En primer lugar, altera las condiciones de las convocatorias iniciales de vehículos eurotaxi, puesto que les otorga un derecho que, en principio, carecían conforme a la convocatoria. Dicho de otro modo, de haberse sabido que las convocatorias otorgaban un derecho indefinido a poder operar los 7 días a



la semana a buen seguro el número de concursantes hubiese sido bien distinto. Se infringen así los principios esenciales de los contratos públicos establecidos por la Unión Europea y aplicables por analogía al modificarse con posterioridad las condiciones de la convocatoria en favor de los adjudicatarios de la misma, en lugar de haber procedido a una nueva convocatoria. Véase por todas la Sentencia del TJUE de 29 de abril de 2004 en el asunto C-496/99 P Comisión de las Comunidades Europeas contra CAS Succhi di Frutta SpA.

En segundo lugar, beneficia, además de a los eurotaxis existentes, a todos los vehículos cuyos plazos de amortización estén a punto de vencer. Como conoce la Corporación los vehículos destinados a taxi no pueden tener una antigüedad superior a 10 años por lo que este es el plazo tradicional de a todos los vehículos amortización del vehículo. Aquellos titulares de licencias cuyos vehículos deba ser renovado en el año en que entre en vigor la normativa tienen un incentivo mucho mayor a renovar su vehículo por uno eurotaxi por su menor coste relativo, ¿qué sucede entonces si en 3, 4 o 5 años se modifica la ordenanza para excluir esta previsión por haberse alcanzado los objetivos de flota?

En tercer lugar, se omite por completo el impacto del funcionamiento los 7 días de la semana en la familia y, en concreto, en la conciliación familiar.

Como vemos la medida no es sólo claramente discriminadora por lo que infringiría el art. 14 CE sino que, además, al haberse adoptado una medida no prevista inicialmente se incumple el requisito de su adecuada estimación económica. En efecto, según el cuadro resumen de la MAIN, esta no tiene efectos económicos indirectos, lo mismo se dice al folio 25 de 208, 553 del expediente, lo cual es manifiestamente falso porque el valor de las licencias con vehículos eurotaxi aumenta, como lo hace también el de las licencias cuyos vehículos deban ser renovados en las fechas más recientes, porque pueden generar mayores ingresos, frente a la relativa disminución en valor de las licencias cuyos vehículos hayan sido renovados recientemente. Un impacto de gran repercusión que no está tratado en lo más mínimo en la MAIN.

Contestación:

De un sistema de convocatoria pública de participación y aceptación voluntaria por los titulares de licencia de autotaxi con un cupo cerrado y vigencia limitada contemplado en la ORT con ocasión de la modificación de 2014, el proyecto de modificación de la ordenanza elimina el modelo de convocatorias para conceder libertad y flexibilidad al sistema, concediendo los mismos beneficios en forma de exención de los descansos obligatorios y posibilidad de exhibir publicidad en el portón trasero del vehículo, como medida de acción positiva al amparo de la normativa de accesibilidad y protección de los derechos de las personas con discapacidad.

Los beneficios propios que conlleva el sistema 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 Eurotaxis y un régimen de descanso diferenciado a los mismos, está plenamente justificado”

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

Por otro lado, la supresión del modelo de convocatoria pública es tanto que supone la eliminación de una barrera en el acceso y ejercicio de la actividad de explotación de una licencia de taxi que tenga



adscrito un vehículo eurotaxi, en ningún caso está afectando a la conciliación familiar por los motivos que a continuación se exponen:

- *Los titulares de licencia de autotaxi son autónomos que desempeñan su actividad con autonomía económica y de dirección en la explotación, gestionando los servicios a su riesgo y ventura con los medios personales y materiales de su propia organización empresarial (artículo 18 LTCM).*
- *La adscripción de un vehículo eurotaxi a la licencia es voluntaria para su titular por lo que en ningún caso la norma municipal obliga a la adscripción.*
- *EL Ayuntamiento de Madrid ordena licencias no jornada de trabajo de los conductores asalariados, siendo responsabilidad del titular, como empresario autónomo, el cumplimiento de la jornada y horarios de trabajo de sus conductores de acuerdo con su contrato de trabajo, convenio colectivo de aplicación y Estatuto de los trabajadores.*
- *Del mismo modo que el sistema de convocatorias públicas del régimen especial de eurotaxi no ha contravenido ni afectado la conciliación familiar, tampoco puede pretenderse que ahora sí lo sea al suprimirse las convocatorias pues los beneficios son los mismos.*
- *La eliminación del mínimo de 7 horas diarias permite que el empresario defina la prestación de servicios con mayor libertad y autonomía, a diferencia del régimen anterior.*

Finalmente, la libertad de adscripción de eurotaxi con los beneficios de explotación mencionados lógicamente afecta a quienes ya dispongan de un eurotaxi, estén o no incluidos en la I o II convocatoria de régimen especial de eurotaxi, lo contrario resultaría discriminatorio y desproporcionado.

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

Sexta. - Art. 39 ter. Contratación con pago individual: nulidad de pleno derecho derivada de la nulidad del Decreto 35/2019

Declarada por el TSJ (documento nº1) la nulidad de pleno derecho de la modificación del Decreto 74/2005 por el Decreto 35/2019 que fue el que incluyó expresamente esta posibilidad, resulta evidente que este precepto sería nulo de pleno derecho en cuanto carece de amparo normativo en la normativa autonómica.

Por este motivo no es necesario realizar mayores alegaciones, sin perjuicio de que, como han puesto de relieve distintas Administraciones, véase por ejemplo el informe del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, folio 364, o el informe de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento, folio 389, el precepto requeriría de una mejora de su redacción

Contestación:

La sentencia de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre el Procedimiento Ordinario 436/2019 en el que declara la nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio no es firme, por lo que dicho Decreto mantiene su vigencia hasta que la sentencia adquiera firmeza.

En consecuencia, sigue vigente la obligación del Ayuntamiento de Madrid de incorporar a la Ordenanza Reguladora del Taxi aquellas cuestiones derivadas de la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.



Las modificaciones incluidas en el proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi incluyen aquellas derivadas de la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, pero también otras modificaciones que no están relacionadas con este Decreto, como el nuevo régimen de Eurotaxi que sustituye a los regímenes especiales o la aprobación del código de vestimenta.

En caso de que adquiera firmeza una nulidad total o parcial del Decreto 35/2019, de 9 de abril, resultarán nulos aquellos artículos que se hayan desarrollado en virtud de la habilitación del Decreto aprobado en los términos que recoja la sentencia.

Pero mantendrán su validez aquellos que se aprueben en virtud del marco competencial municipal, que está previsto en el artículo 25.2 II) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la Ley 5/2009, de 23 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera de Madrid, y en la Disposición Final Primera del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Se ha incorporado a la MAIN un análisis detallado en el que se especifica qué modificaciones se han realizado para incorporar las previsiones contenidas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, y cuáles se incluyen en virtud de la potestad reglamentaria reconocida por el Ayuntamiento de Madrid por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, se desestima la alegación y se continuará con la tramitación del proyecto de Ordenanza.

Séptima. - Art. 70: creación de una nueva sanción sin amparo legal infracción del art. 25 CE

Esta Federación no se opone en principio a la creación de un sistema por puntos que penalizase a los conductores que infrinjan la normativa de transportes, pero lo cierto es que la creación de una sanción específica al titular de la licencia en todo caso no sólo es ilógica, sino que infringe de manera flagrante el principio de reserva de ley.

En efecto, como razona sobradamente el informe de la CAM (folio 368 del expediente), existe una jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo y el Tribunal Constitucional respecto del art. 25 CE que ha establecido las directrices básicas de la aplicación del principio de reserva de ley en materia de infracciones administrativas mediante ordenanzas municipales.

El principio de reserva de Ley constituye una garantía de "carácter formal", que "se refiere al rango necesario de las normas tipificadoras de aquellas conductas y reguladoras de estas sanciones, por cuanto, como este Tribunal ha señalado reiteradamente, el término 'legislación vigente' contenido en dicho art. 25.1 CE es expresivo de una reserva de Ley en materia sancionadora" (STC 42/1987, de 7 de abril, FJ 2). Esta reserva de Ley es, según hemos precisado en múltiples ocasiones, de naturaleza relativa. En este sentido, hemos afirmado que "si bien el alcance de la reserva de Ley establecida en el art. 25.1 no puede ser tan estricto en relación con la regulación de las infracciones y sanciones administrativas como por referencia a los tipos y sanciones penales en sentido estricto, bien por razones que atañen al modelo constitucional de distribución de las potestades públicas, bien por el carácter en cierto modo insuprimible de la potestad reglamentaria en ciertas materias (STC 2/1987, de 21 de enero), bien, por último, por exigencias de prudencia o de oportunidad que pueden variar en los distintos ámbitos de ordenación territoriales (STC 87/1985, de 16 de julio) o materiales, en todo caso aquel precepto constitucional determina 'la necesaria cobertura de la potestad sancionadora de la Administración en una norma de rango legal' (STC 77/1983, de 3 de octubre), habida cuenta del carácter excepcional que los poderes sancionatorios en manos de la Administración presentan,... puede afirmarse que la reserva de la Ley contenida en el art. 25.1



de la Constitución despliega una eficacia semejante a las que establecen otras normas constitucionales. Es decir que, como ha señalado este Tribunal con relación a alguna de ellas, la reserva de Ley no excluye 'la posibilidad de que las Leyes contengan remisiones a normas reglamentarias, pero sí que tales remisiones hagan posible una regulación independiente y no claramente subordinada a la Ley' (STC 83/1984, de 24 de julio), pues esto último supondría degradar la garantía esencial que el principio de reserva de Ley entraña, como forma de asegurar que la regulación de los ámbitos de libertad que corresponden a los ciudadanos depende exclusivamente de la voluntad de sus representantes" (STC 42/1987, de 7 de abril, FJ 2. En este mismo sentido, STC 52/2003, de 17 de marzo; y todas las resoluciones allí citadas).

El núcleo central de la materia sancionadora reservado constitucionalmente al legislador es, como regla general, el relativo a la predeterminación de las infracciones, de las sanciones y de la correspondencia entre ambas: "En definitiva, el art. 25.1 de la Constitución obliga al legislador a regular por sí mismo los tipos de infracción administrativa y las sanciones correspondientes, en la medida necesaria para dar cumplimiento a la reserva de Ley. Desde otro punto de vista, y en tanto aquella regulación legal no se produzca, no es lícito, a partir de la Constitución, tipificar nuevas infracciones ni introducir nuevas sanciones o alterar el cuadro de las existentes por una norma reglamentaria cuyo contenido no esté suficientemente predeterminado o delimitado por otra de rango legal" (STC 42/1987, de 7 de abril, FJ 3. En este mismo sentido nos hemos pronunciado también en la STC 305/1993, de 25 de octubre, FJ 5, o en la STC 132/2001, de 8 de junio, FJ 5).

La Administración trata de sostener que no estamos ante la creación de una nueva sanción sino ante la concreción de una potestad conferida por el artículo 16 LTCM. Sin embargo, estamos ante una interpretación extensiva y contra legem del citado precepto. El art. 16 LTCM dispone:

En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente Ley.

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.

Las infracciones de las normas reguladoras de los servicios de transporte urbano en automóviles turismo se clasifican en muy graves, graves y leves.

Resulta evidente que lo que instaura el art. 70 del proyecto de modificación de Ordenanza es una sanción distinta nueva que no coincide con lo establecido en el art. 16 de la Ley de Transportes.

No sólo lo dice el propio precepto en su apartado 4 "se acordará la sanción de suspensión por un periodo de tres meses a un año, que afectará a la licencia de taxi de la que fuera titular o con la que se hubiesen cometido las infracciones si fuera titular de varias licencias. En este caso, su titular no podrá obtener una nueva licencia hasta el cumplimiento de la sanción de suspensión. Cumplida la sanción de suspensión, el titular de la licencia recuperará los 8 puntos." sino que la Comunidad de Madrid, que es quien debe interpretar en primer lugar su propia norma así lo considera, véase el folio 368:

Ello es así, ya que si bien la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en su artículo 16.1, en su segundo párrafo, establece: "Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de las infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y hasta un año en las muy graves", en la citada ley no se determina que está suspensión sea por la pérdida de los puntos que se otorguen a la licencia ni cuántos puntos conllevan las infracciones según sean muy graves, graves o leves, lo que se estima tiene que estar tipificado en una norma de rango de ley. Se entiende que el citado artículo



podiera ser contrario a derecho al no estar previsto legalmente que las conductas a que se refiere supongan la pérdida de puntos y que al perder todos ellos se pueda, como sanción, suspender las licencias de autotaxi.

Contestación:

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

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

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

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

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

La prueba de que estamos ante una sanción autónoma y diferenciada se deriva, al menos, de los siguientes tres aspectos:

En primer lugar, la suspensión acarrea una imposibilidad de solicitar una nueva licencia, sanción accesoria que no figura en el art. 16 de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid.

En segundo lugar, por cada infracción leve, grave o muy grave se asignan un número de puntos detráidos que no figuran en la Ley de Transportes y que pueden conllevar una suspensión mayor de la que resultaría de la suma de los posibles períodos de suspensión en aplicación del art. 16 de la Ley de Transportes.

En tercer lugar, la tesis del Ayuntamiento, que interpretamos en el sentido de que no estamos ante una infracción de nuevo cuño, sino ante una ejecución retrasada en el tiempo de una sanción ya prevista en la Ley de Transportes, infringe el art. 30 LRJSP. En efecto, aun asumiendo que estamos ante la aplicación deferida del art.16 de la Ley autonómica, lo cierto es que la misma debería ser conforme con los plazos de prescripción para la ejecución de las sanciones. Dado que dicho plazo no está previsto específicamente (la ley autonómica únicamente contempla la prescripción de las infracciones, pero no de las sanciones, art. 21) debe utilizarse el del art. 30 LRJSP es decir, tres años, para las muy graves, dos años para las graves y seis meses para las leves. Por tanto, no



puede establecerse en ningún caso el plazo genérico de 2 años que prevé el art. 70 de la propuesta de Ordenanza:

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 términos más sencillos, si estuviésemos ante la concreción del art. 16 de la Ley de Transportes dependiendo del tipo de infracción concreta se tendría que establecer un plazo específico para recuperar los puntos conforme con el plazo de prescripción de la sanción impuesta.

Estamos ante un nuevo sistema que por su complejidad y repercusión requiere de una previsión expresa en una norma con rango de ley. Asimismo, la presunción de responsabilidad del titular en todo caso y sin posibilidad de descargo es contraria al principio de culpabilidad conforme al art. 29.3 LRJSP *“En la determinación normativa del régimen sancionador, así como en la imposición de sanciones por las Administraciones Públicas se deberá observar la debida idoneidad y necesidad de la sanción a imponer y su adecuación a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción. La graduación de la sanción considerará especialmente los siguientes criterios: a) El grado de culpabilidad o la existencia de intencionalidad*

Contestación:

El artículo 16 apartado 1 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.”

Con respecto a la primera cuestión, relativa a la imposibilidad de solicitar una nueva licencia, sanción accesoria que no figura en el art. 16 de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid, se acepta la alegación y se elimina del artículo 71 del proyecto de modificación de la Ordenanza. Efectivamente, sería una sanción no prevista en la LTCM, por lo que se elimina.

Con respecto a la segunda cuestión, relativa a la duración de la suspensión, se modifica la redacción en la que se remite a la LTCM para determinar la duración de la suspensión temporal según determinar el artículo 16 apartado 1, de modo que en el expediente sancionador se aplicarán los criterios previstos en la LTCM.

Con respecto a la tercera cuestión, la interpretación que se propone no es la correcta. Se ha modificado la redacción del artículo 71 apartado 1 para aclarar la aplicación de la licencia por puntos. Cuando un titular ha cometido una infracción de la que se deriva la pérdida de puntos, en el expediente sancionador que se inicie se propondrá la suspensión temporal que proceda si con dicha sanción se han perdido los puntos disponibles. Por tanto, es en el marco del expediente sancionador cuando el órgano instructor propondrá la suspensión, tal como establece el artículo 16 apartado 1 de la LTCM.

Finalmente, la recuperación de puntos al cabo de los dos años sin sanción establece un límite temporal para la apreciación de la reincidencia o habitualidad que es proporcional y coherente, que garantiza la transparencia en la aplicación de las sanciones. Esta limitación no contradice lo previsto en la LTCM.

La prescripción de las infracciones, como extinción de la responsabilidad sancionadora por el cumplimiento de un plazo debido a la inactividad de la administración, es una institución jurídica diferente que no se ve alterada por lo previsto en la Ordenanza Reguladora del Taxi, ya que la



apreciación de la prescripción de la infracción se realiza conforme a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico. En este caso, la licencia por puntos únicamente permite establecer un mecanismo objetivo que permita al órgano instructor apreciar la reincidencia o habitualidad, expresamente previstos en la LTCM en su artículo 16 apartado 1, de forma objetiva y proporcional, reduciendo la discrecionalidad en el procedimiento sancionador.

Se estiman parcialmente las alegaciones y se realiza una nueva redacción de los artículos 70 y 71 del proyecto de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

SOLICITO que, teniendo por presentado este escrito y la documentación adjunta, lo admita, se tengan por formuladas alegaciones por la FPTM y se acuerde:

Primero.- Suspender temporalmente el presente procedimiento en tanto no se resuelva de manera firme el P.O. 436/2019 que se dirime ante el TSJ de Madrid

Segundo.- Una vez confirmada de manera firme la nulidad del Decreto 35/2019 de la Comunidad de Madrid se proceda al archivo de las presentes actuaciones.

En virtud de lo expuesto anteriormente, se desestiman ambas solicitudes