



D. JULIO SANZ GARCÍA
FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID
C/ PAYASO FOFÓ Nº 24
28018 MADRID

En relación a su escrito, con Nº anotación 20181219439 y fecha de entrada en Registro 21/11/2018, en el que solicita se informe sobre determinados preceptos recogidos en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS) y su interacción con la Ordenanza Reguladora del Taxi (en adelante ORT), se indica:

En primer lugar, según manifiesta en su escrito, se han dirigido a su asociación titulares de licencia que adquirieron vehículos con etiqueta ambiental B en los años 2016 y 2017. Sobre este extremo conviene recordar que, en virtud del apartado 4 de la Disposición Transitoria Segunda de la ORT vigente durante esos años, a partir del 1 de enero de 2015 no se autorizaron sustituciones por vehículos con etiqueta B, luego el caso no puede darse (salvo para eutaxis, que tienen su propio régimen transitorio y que no es el supuesto general aquí planteado).

En segundo lugar, respecto a las cuestiones planteadas se procede a dar respuesta:

1.- Si el apartado 1 de la Disposición Transitoria Segunda de la ORT debe considerarse derogado por el apartado a) de la Disposición Transitoria Segunda de la OMS y si, en consecuencia, debe entenderse que los vehículos autotaxi con etiqueta B adscritos a las licencias desde el 14-12-2012 podrán continuar prestando servicio hasta el 31-12-2022, siempre que no alcancen su antigüedad máxima de diez años antes de dicha fecha.

El apartado 1 de la Disposición Transitoria Segunda de la ORT no ha sido derogado por la OMS, por lo que los vehículos autotaxi con etiqueta B adscritos a licencias otorgadas por el municipio de Madrid desde el 14-12-2012 solo podrán continuar prestando servicio hasta el 31 de diciembre de 2019. La fecha límite del 1 de enero de 2020 la estableció por primera vez la ORT de 2012, no varió cuando se modificó en 2014 y se mantuvo expresamente cuando se modificó en 2017.

No existe oposición entre ambas normas, puesto que en este caso rige el principio de especialidad: la ORT establece cómo debe prestarse el servicio de transporte de taxi con las licencias otorgadas por el municipio de Madrid, disponiendo qué requisitos deben cumplir los titulares de las licencias, los conductores y los vehículos (es materia de transporte); La OMS establece cómo deben circular los vehículos –todos-, y qué requisitos han de cumplir, por las vías objeto de su ámbito de aplicación (es materia de tráfico y circulación). De hecho, la ORT utiliza la expresión “no podrán prestar servicio” y la OMS utiliza la expresión “podrán seguir circulando”. Tampoco existe identidad entre los destinatarios de ambas ordenanzas.

No hay contradicción en la práctica entre ambas normas porque la regla general es que los vehículos adscritos a las licencias de taxi de Madrid no pueden circular –salvo casos justificados- sin prestar servicio. Así lo dispone el artículo 35.2 de la ORT: “Los vehículos autotaxi deberán dedicarse exclusivamente a la prestación del servicio regulado en la presente Ordenanza, quedando prohibido el uso de los mismos para fines personales o cualesquiera otros que no sean los de servicio al público, excepto los días de libranza u otros casos debidamente justificados.” En el caso que nos ocupa significa que los taxis de Madrid con etiqueta B adscritos después del 14-12-2012 no pueden seguir circulando libremente sin prestar servicio a partir del 1 de enero de 2020.



Por último, no hay contradicción e incompatibilidad absoluta entre los fines de ambas disposiciones: Considerando la finalidad de protección del medio ambiente común a las dos ordenanzas, carece de sentido interpretar que el legislador quisiera volver sobre sus propios pasos y regresar a una situación medioambiental anterior a la prevista por la ORT de 2012 para empeorarla, permitiendo que los vehículos autotaxi con licencia de Madrid más contaminantes pudieran seguir prestando servicio de taxi hasta 2022. A mayor abundamiento, debe señalarse que los titulares que adscribieron a sus licencias vehículos de estas características a partir de la entrada en vigor de la ORT de 2012 sabían que estaban sujetos a esta condición: que a partir del 1 de enero de 2020 ya no podrían prestar servicio con ellos. Esta condición, como se ha expresado más arriba, no varió cuando se modificó la ORT en 2014 y se mantuvo expresamente cuando se modificó en 2017.

Por el contrario, tendría más sentido, considerando la finalidad medioambiental del legislador y en coherencia con la tendencia evolutiva hacia la elevación de los requisitos ambientales, que la ordenanza posterior resultara más exigente que la anterior.

2.- Cuál es el motivo de la inclusión del apartado a) de la Disposición Transitoria Segunda de la OMS y qué interpretación debe darse a este apartado.

La OMS tuvo en cuenta la ORT a la hora de establecer la fecha límite de diciembre de 2022, con el fin de permitir la circulación a los últimos vehículos autotaxi adscritos a licencias otorgadas por el municipio de Madrid clasificados como B y adquiridos antes del 14 de diciembre de 2012, por lo que el espíritu del legislador era que convivieran las dos normas, cada una en su ámbito de aplicación: la ORT regula solamente el taxi de Madrid y la OMS regula la circulación de todos los vehículos que circulan por Madrid. Por tanto, el motivo de la inclusión del apartado citado es que se tuvo en cuenta lo dispuesto en la ORT. Por tanto, este apartado de la OMS no está vacío de contenido sino que recoge la posibilidad que tienen los vehículos adscritos a su licencia hasta el 14 de diciembre de 2012 y que, según la ORT pueden seguir prestando servicio durante 10 años.

3.- Por qué motivo el apartado b) de la de la Disposición Transitoria Segunda de la OMS sí coincide en fecha con lo dispuesto al respecto por la ORT.

La OMS tuvo en cuenta también lo previsto en el apartado 3 c) de la Disposición Transitoria Sexta de la ORT, referida al régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos, esto es, que los taxis de Madrid con etiqueta C adscritos a las licencias hasta el 31-12-2017 podrán seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años (hasta el 31-12-27).

EL DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN
Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN

FRANCISCO JOSE - LOPEZ CARMONA