



Roj: **STSJ M 12824/2017 - ECLI:ES:TSJM:2017:12824**

Id Cendoj: **28079330022017100815**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **2**

Fecha: **28/11/2017**

Nº de Recurso: **566/2014**

Nº de Resolución: **830/2017**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **JUAN FRANCISCO LOPEZ DE HONTANAR SANCHEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

### **Tribunal Superior de Justicia de Madrid**

Sala de lo Contencioso-Administrativo

#### **Sección Segunda**

C/ General Castaños, 1 , Planta 1 - 28004

33009750

**NIG:** 28.079.00.3-2014/0021485

**RECURSO N° 566/2.014**

**SENTENCIA 830/2017**

**TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID**

**SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO**

**SECCIÓN SEGUNDA**

**Ilustrísimos Señores:**

**Presidente:**

D. Juan Pedro Quintana Carretero

**Magistrados:**

D. Juan Francisco López de Hontanar Sánchez

D. José Daniel Sanz Heredero

D. José Ramón Chulvi Montaner

D<sup>a</sup>. Fátima Blanca de la Cruz Mera

D<sup>a</sup>. Natalia de la Iglesia Vicente

En la Villa de Madrid a veintiocho de noviembre de dos mil diecisiete.

Vistos por la Sala, constituida por los señores del margen, de este Tribunal Superior de Justicia de Madrid los autos del recurso contencioso administrativo **número 566 de 2.014**, interpuesto por la «Asociación Madrileña del Taxi» representada por el Procurador don Ignacio Batllo Ripoll y asistida inicialmente por el Letrado don José Andrés Díez Herrera y posteriormente por el Letrado don David Ayuso Bartolomé contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014. Ha sido parte el Ayuntamiento de Madrid asistido y representado por la Letrada Consistorial Doña María Suárez Junquera. Y como codemandada por la «Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi» representada por el Procurador don Gonzalo Herraiz Aguirre.

## ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** Que previos los oportunos trámites el Procurador don Ignacio Batllo Ripoll en nombre y representación de la «Asociación Madrileña del Taxi» formalizó demanda el día 5 de enero de 2.015, en la que tras exponer los hechos y fundamentos de Derecho que estimó pertinentes, terminó suplicando que en su día y previos los trámites legales dicte sentencia por la que Sentencia en la que se declarara la los trámites legales se declare la nulidad y/o anulabilidad total o parcial de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, llevada a cabo por el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Madrid, y en su defecto, la nulidad y/o anulabilidad de los artículos que a continuación se citan de dicho texto, sobre los hechos y fundamentos de derecho alegados, con condena en costas:

- A) Artículo Dos. Que contempla el art. 18.2 -2º párrafo de la OMT (Número de plazas)
- B) Artículo Tres. Que contempla el art. 21 de la OMT (Vehículos Eurotaxis)
- C) Artículo Cuatro. Que contempla el art. 22 de la OMT (Elementos mínimos obligatorios)
- D) Artículo Cinco. Que contempla el art. 24 de la OMT (Elementos de seguridad)
- E) Artículos Ocho y Nueve. Que contempla los arts. 29 y 29 bis de la OMT (Revisión Permiso Municipal y Extinción)
- F) Artículos Once /Doce/ Veintitrés. Que contempla los artículos 37 y 38 de la OMT (Régimen de Descanso; Duración del servicio y regulación horaria)
- G) Artículo Trece. Que contempla el art. 38 bis de la OMT (Régimen Especial de licencias de auto-taxi que tengan adscritas vehículos eurotaxis)
- H) Artículo Dieciséis. Que contempla el art. 49.2 de la OMT (Paradas)
- I) Artículo Veinticinco. Que contempla el 18.2 2º párrafo (Número de plazas)

**SEGUNDO.-** Que asimismo se confirió la Letrada Consistorial Doña María Suárez Junquera en nombre y representación del Ayuntamiento de Madrid para contestación a la demanda, lo que se verificó por escrito presentado el 20 de febrero de 2.015 en que tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que consideró pertinentes, la parte terminó suplicando sentencia desestimando el recurso contencioso administrativo interpuesto y confirmando la conformidad a derecho del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 y en particular la conformidad a derecho de los artículos 2, 3, 4, 5, 8 y 9, 11, 12 y 23, 13 y 16.

**TERCERO.-** Por auto de 9 de abril de 2.015 se acordó haber lugar a recibir el recurso a prueba practicándose la admitida con el resultado que obra en las actuaciones.

**CUARTO.-** Que, no estimándose necesaria la celebración de vista pública se concedió a las partes el término de quince días para concluir por escrito, lo que consta realizado señalándose para la deliberación, votación y fallo, el día 23 de noviembre de 2.017 a las 10,00 horas

**VISTOS.-** Siendo Magistrado Ponente el Ilustrísimo Señor Don Juan Francisco López de Hontanar Sánchez.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** El Procurador don Ignacio Batllo Ripoll en nombre y representación de la «Asociación Madrileña del Taxi» interpone recurso contencioso administrativo contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014.

**SEGUNDO.-** Impugna la representación de la «Asociación Madrileña del Taxi» la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 y aprobada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014, afirmando la Ausencia de Competencia del Ayuntamiento de Madrid en materia de auto-taxi, a fecha de entrada en vigor de la Modificación de la Ordenanza Municipal del Taxi, en aplicación de la nueva redacción del artículo 25.2 de la Ley de Bases de Régimen Local llevado a cabo por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre.

Afirma la representación de la entidad actora que:

*Nos encontramos con que a la entrada en vigor de la modificación de la Ordenanza Municipal del Taxi (OMT), el Ayuntamiento demandado no ostentaba competencia propia sobre el servicio de auto-taxi. Sobre todo, si se*

tiene en cuenta que esta administración municipal, gestiona el taxi de 46 municipios de la Comunidad de Madrid, a través de su área de prestación conjunta (APC), y este texto legal impugnado afecta a todos ellos.

Y para ello debemos acudir a la nueva redacción del art. 25.2 g) de la Ley de Bases de Régimen Local Llevada a cabo por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local (BOE N° 312 de 30 de diciembre), que dice:

25.1. El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal en los términos previstos en este artículo

2 El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad Transporte colectivo urbano.

Antes de aclarar esta cuestión debemos acudir al anterior art. 25.2. II de la LBRL que decía:

2. El Municipio ejercerá en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias.

II) Transporte público de viajeros.

Es decir, con la modificación de la norma, los municipios han pasado de ostentar la competencia propia en transporte público de viajeros a ostentar únicamente la competencia en transporte colectivo urbano, y el auto-taxi no es transporte colectivo, sino los vehículos de más de 9 plazas y en concreto los autobuses, de ahí que la competencia la ostente a partir del 1 de enero de 2014 la Comunidad Autónoma.

El propio Consejo de Estado emitió Dictamen sobre la cuestión con nº 567/2013, de 26 de junio de 2013.

Así nos encontramos con 3 tipos de competencias desde este momento:

1) Competencias Propias (art. 25 LBRL) donde ya no figura el transporte público de viajeros en general sino exclusivamente el transporte colectivo urbano.

2) Competencias Delegadas (art. 27 LBRL) donde se establece las fórmulas de delegación por la Administración delegante (en nuestro caso sería la Comunidad de Madrid conforme a la STC 118/96 ) y que no se ha llevado a cabo.

3) Competencias Impropias (art. 7 LBRL) calificándolas como ni propias ni delegadas, y: A estos efectos, serán necesarios y vinculantes los informes previos de la Administración competente por razón de materia, en el que se señale la inexistencia de duplicidades, y de la Administración que tenga atribuida la tutela financiera sobre la sostenibilidad financiera de las nuevas competencias."

Pues bien, no siendo competencia propia el servicio de auto-taxi, sino autonómico conforme a la reforma operada en la Ley, y no dándose, a fecha de hoy, los parámetros para que exista competencia delegada o impropia, el servicio es una competencia totalmente autonómica, por lo que el texto de la disposición general impugnada, así como la gestión de 46 municipios por el propio ayuntamiento de Madrid resulta contrario a derecho la mencionada competencia ejercida por la demandada, teniendo en cuenta que en la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid no se ha fijado partida económica para la gestión del taxi por el municipio, ni para la gestión de las 46 localidades que integran el APC por la ciudad de Madrid.

**TERCERO.**- Es cierto que la modificación de la 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local se refiere al **Transporte colectivo de viajeros**, por lo que dadas las características de transporte en vehículos autotaxis, podemos concluir que el mismo no se encuentra en el listado de competencias en las que el municipio, en todo caso, ha de ejercer sus competencias

**CUARTO.**- En el mismo sentido el artículo 3 de la Ley Territorial 1/2014, de 25 de julio , de Adaptación del Régimen Local de la Comunidad de Madrid a la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local establece que:

Artículo 3. Ejercicio de competencias propias de los Municipios:

Los Municipios, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, pueden promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal en los términos previstos en la legislación vigente.

Las competencias atribuidas a los Municipios por leyes anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local se ejercerán por los mismos



de conformidad con las previsiones contenidas en la norma de atribución, en régimen de autonomía y bajo su propia responsabilidad, de acuerdo con el artículo 7.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente ley.

Las competencias indicadas en los apartados anteriores se desarrollarán bajo los principios de sostenibilidad, descentralización, proximidad, eficacia, eficiencia, autonomía y continuidad de los servicios..

**QUINTO.-** Respecto de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, la Sentencia del Tribunal Constitucional 41/2016 de 03 de marzo de 2016 ( ROJ: STC 41/2016 - ECLI:ES:TC:2016:41 ) indica que :

La Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local pretende la eficiencia en el uso de los recursos públicos locales y racionalizar la Administración local para asegurar su sostenibilidad y el cumplimiento de las exigencias de estabilidad presupuestaria. Conecta con el principio constitucional de estabilidad presupuestaria ( art. 135 CE ) y su desarrollo en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Según su exposición de motivos, el art. 135 CE y la Ley Orgánica de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera exigen "nuevas adaptaciones de la normativa básica en materia de Administración local"; "la política presupuestaria de todos los poderes públicos, incluidos los locales, deberá adecuarse a los principios rectores de la Ley Orgánica 2/2012".

Aquel propósito general se resuelve en cuatro objetivos básicos que identifica el Preámbulo: a) racionalizar la estructura de la Administración local; b) clarificar las competencias locales, conforme al principio "una Administración, una competencia"; c) reforzar el control financiero y presupuestario; y d) favorecer la iniciativa económica privada, evitando intervenciones administrativas desproporcionadas. La Ley persigue estos objetivos, fundamentalmente, mediante la modificación de dos normas estatales. De la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local (LBRL) se ocupa el art. 1 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local. Al texto refundido de la Ley reguladora de haciendas locales (LHL), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se refiere el art. 2 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local. La nueva regulación se incorpora así a una legislación preexistente, con la que conforma un cuerpo normativo único que como tal debe ser interpretado .

(...)

**SEXTO.-** Partiendo de dicha perspectiva y respecto al artículo 25 de la 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local la Sentencia del Tribunal Constitucional que:

La Constitución "no precisa las competencias que corresponden a los entes locales" [ STC 154/2015, de 9 de julio, FJ 6 a), citando la STC 32/1981, de 28 de julio, FJ 3]. Distribuye todo el poder público entre el Estado (las competencias atribuidas por el art. 149 CE) y las Comunidades Autónomas (las competencias atribuidas por los Estatutos de Autonomía y las leyes previstas en los apartados 1 y 2 del art. 150 CE). A su vez, en consonancia con la estructura territorial compuesta que diseña el art. 137 CE ( STC 82/1982, FJ 4), la Constitución no encomienda en exclusiva la regulación y la asignación de las competencias locales ni al Estado ni a las Comunidades Autónomas. Cada cual en el marco de sus atribuciones ha de regular y atribuir las competencias de los entes locales, sin perjuicio de la autonomía asegurada en los arts. 137, 140 y 141 CE [ STC 214/1989, FJ 3 a)].

Esta garantía no impide que el Estado y las Comunidades Autónomas puedan ejercer en uno u otro sentido su libertad de configuración en el trance de atribuir competencias locales. Tal como recuerda la STC 154/2015, de 9 de julio, FJ 6 a), la protección constitucional de la autonomía local obliga solo a "asegurar el derecho de la comunidad local a participar a través de órganos propios en el gobierno y administración". Señala en este sentido: "Se trata de que el legislador gradúe el alcance o intensidad de la intervención local en función de la relación existente entre los intereses locales y supralocales dentro de tales asuntos o materias ( SSTC 32/1981, FJ 4; 170/1989, 19 de octubre, FJ 9, y 51/2004, FJ 9, entre muchas; en el mismo sentido, últimamente, SSTC 95/2014, de 12 de junio, FJ 5; 57/2015, de 18 de marzo, FJ 6, y 92/2015, de 14 de mayo, FJ 4)". Ello implica que las leyes del Estado y de las Comunidades Autónomas deben asegurar que los municipios tengan competencias "propias" en ámbitos de interés exclusiva o prevalentemente municipal ( STC 4/1981, FJ 3).

El art. 149.1.18 CE ampara una regulación estatal básica sobre competencias locales que, en cuanto tal, está llamada a condicionar al legislador autonómico. A la hora de asignar o suprimir competencias locales al amparo de sus atribuciones estatutarias, la Comunidad Autónoma debe respetar las bases del régimen local [ SSTC 214/1989, FJ 3 a), 159/2001, FJ 4, 121/2012, de 5 de junio, FJ 7], además de la garantía constitucional de la autonomía local y la regulación que a este respecto pueda eventualmente incluir su propio Estatuto de Autonomía, salvo que fuera incompatible con aquellas bases ( SSTC 31/2010, FJ 36; 103/2013, FJ 4).



El Estado puede apoyarse en el art. 149.1.18 CE para establecer las condiciones básicas conforme a las que la legislación sectorial estatal y las Comunidades Autónomas han de atribuir específicamente las competencias locales en un momento sucesivo. Así lo declaró la STC 214/1989, FJ 3 a), al pronunciarse sobre la ordenación básica original de las competencias locales: en "esa ulterior operación" que ha quedado "deferida al legislador competente por razón de la materia", las Comunidades Autónomas no pueden "desconocer los criterios generales que los arts. 2.1, 25.2, 26 y 36 de la misma LRBRL han establecido". La Sentencia destacó la conexión directa de esa ordenación con la garantía constitucional de la autonomía local y cabe subrayar ahora la que puede llegar a tener con los mandatos constitucionales los mandatos constitucionales de eficiencia, eficacia y estabilidad presupuestaria (arts. 31.2, 103.1 y 135 CE).

Más delicado resulta determinar si el art. 149.1.18 CE permite al Estado delimitar con detalle las competencias locales relativas a materias de competencia autonómica. Se trata de concretar si el Estado debe solo identificar materias e imponer condiciones, correspondiendo siempre a la Comunidad Autónoma decidir cuáles son las competencias locales; o si puede ir más lejos, habilitando competencias directamente o identificando específicamente las atribuciones locales en ámbitos de titularidad autonómica. El modelo que en su día diseñó la Ley reguladora de las bases de régimen local establecía, en líneas generales, unas bases estatales poco incisivas que, desde la perspectiva de las Comunidades Autónomas, no añadían muchos límites a los directamente derivados de la garantía constitucional de la autonomía local. Por eso, cada vez que este Tribunal ha debido enjuiciar preceptos autonómicos que centralizan en la Administración de la Comunidad Autónoma competencias que afectan a intereses municipales, ha hallado siempre el criterio decisivo, no dentro de la Ley reguladora de las bases de régimen local, sino en la doctrina constitucional sobre la garantía constitucional de la autonomía local [por ejemplo, SSTC 51/2004, FJ 9; 57/2015, de 18 de marzo, FJ 18, letras a) y d), y 154/2015, FJ 6 c)].

No obstante, algunas previsiones de la Ley reguladora de las bases de régimen local, ya en su redacción originaria, habilitaban directamente (o, incluso, obligaban) a los entes locales a ejercer competencias en ámbitos materiales propios de las Comunidades Autónomas. Así, el art. 28 LRBRL -derogado por el art. 1.11 Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local-, que establecía la siguiente cláusula general: "Los Municipios pueden realizar actividades complementarias de las propias de otras Administraciones públicas y, en particular, las relativas a la educación, la cultura, la promoción de la mujer, la vivienda, la sanidad, y la protección del medio ambiente".

Cabe citar igualmente el art. 25.1 LRBRL: "El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal". Esta norma podía interpretarse como una cláusula general que, en cuanto tal, encierra una habilitación directa en favor de los municipios para ejercer competencias también en materias de competencia autonómica. El art. 25.1 admitía otras interpretaciones, pero en la práctica ha funcionado como una habilitación general y directa, según la exposición de motivos de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local, que la concibe como fuente de duplicidades e ineficiencias en la gestión de los recursos públicos.

Más claro aún es el caso del art. 26.1 LRBRL, conforme al que los municipios están directamente habilitados (y obligados) a prestar servicios determinados que recaen sobre materias de competencia autonómica. De hecho, de acuerdo con el art. 18.1 g) LRBRL (y con la consolidada doctrina del Tribunal Supremo), esta obligación impuesta al municipio por el Estado funciona directamente, sin necesidad de ulterior legislación autonómica, como un derecho subjetivo correlativo que permite al vecino impugnar el presupuesto municipal que no prevea el gasto necesario y, en general, exigir judicialmente el establecimiento del servicio.

A su vez, la redacción originaria del art. 36.1 LRBRL establecía ya que son "competencias propias de la Diputación", además de las que le atribuyan las leyes estatales y autonómicas "en los diferentes sectores de la acción pública": "la coordinación de los servicios municipales entre sí para la garantía de la prestación integral y adecuada a que se refiere el apartado a) del número 2 del artículo 31" [letra a)]; "la asistencia y la cooperación jurídica, económica y técnica a los Municipios, especialmente los de menor capacidad económica y de gestión" [letra b)]; "la prestación de servicios públicos de carácter supramunicipal y, en su caso, supracomarcal [letra c)]; "en general, el fomento y la administración de los intereses peculiares de la Provincia" [letra d)].

El Parlamento y la Junta de Galicia recurrieron en su momento el art. 28 LRBRL porque entendían que "afecta e incide ilegítimamente en el sistema constitucional de distribución de competencias, ya que se asignan a los municipios competencias de simple ejecución en detrimento de la Comunidad Autónoma, que es la titular, con diferente alcance, de las competencias sobre las materias a las que se refiere este art. 28". Al resolver la impugnación, la STC 214/1989, FJ 12, afirmó, en consonancia con los recurrentes, que el precepto encierra una "cláusula competencial genérica" que "habilita a los municipios para que puedan desarrollar actividades complementarias de las propias de otras Administraciones". Sin embargo, desestimó la impugnación: "esas 'actividades complementarias' en forma alguna menoscaban o se configuran como un obstáculo a las



competencias que corresponden al Estado o a las Comunidades Autónomas, razón por la cual difícilmente puede admitirse la consecuencia que, desde la perspectiva del ámbito competencial de la Comunidad Autónoma de Galicia, las entidades recurrentes anudan a esa habilitación que prevé el art. 28 LBRL".

Los arts. 25.1, 26.1 y 36 LBRL no fueron impugnados, pero la STC 214/1989 , FJ 3 a), también los juzgó legítimos en términos constitucionales: "al delimitar las materias en las que necesariamente, de acuerdo con los principios señalados, a las Entidades locales deberán atribuírseles competencias, e incluso, especificando para los municipios los servicios mínimos que, en todo caso deberán prestar. Así se prevé para los municipios en los arts. 25.2 y 26, y para las provincias en el art. 36, sin que, por lo demás, tales previsiones hayan sido objeto de impugnación alguna". Después, la STC 109/1998, de 21 de mayo , FJ 3, se pronunció ya de modo directo sobre las letras a ) y b) del art. 36.1 LBRL, reputándolas materialmente básicas ex art. 149.1.18 CE porque sirven para delimitar "las atribuciones de las Diputaciones Provinciales y contemplan la actividad instrumental para su ejercicio". La STC 103/2013 resolvió en el mismo sentido respecto de la letra c), en la redacción dada por el art. 1.1 Ley 57/2003 , que reprodujo literalmente la regulación originaria. Rechazó la alegación del Parlamento de Cataluña de que la previsión "vulnera la competencia de la Comunidad Autónoma al quedar desplazado el legislador autonómico" [FJ 3 c)].

Sin embargo, la propia STC 214/1989 , al referirse al art. 2 LBRL, desarrolló razonamientos que daban claramente a entender que el Estado puede atribuir competencias locales a través, únicamente, de sus competencias sectoriales, en ningún caso como bases del régimen local ex art. 149.1.18 CE . Así, al descartar la inconstitucionalidad del apartado 1 del indicado artículo: "resulta plenamente adecuado a la Constitución, sin que pueda apreciarse extralimitación alguna en la fijación de las bases relativas a las competencias locales. Se mantiene y conjuga, en efecto, un adecuado equilibrio en el ejercicio de la función constitucional encomendada al legislador estatal de garantizar los mínimos competenciales que dotan de contenido y efectividad a la garantía de la autonomía local, ya que no se desciende a la fijación detallada de tales competencias, pues el propio Estado no dispone de todas ellas". La STC 214/1989 concluye que "delimitada así la exigencia de orden competencial vinculada a la garantía constitucional de la autonomía de las entidades locales, la concreción última de las competencias locales queda remitida -y no podía ser de otra manera- a la correspondiente legislación sectorial, ya sea estatal o autonómica, según el sistema constitucional de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas" [FJ 3 a)]. De igual manera, al realizar una interpretación de conformidad a la Constitución del art. 2.2 LBRL, la Sentencia declaró que, en sectores cuya regulación comparten el Estado y las Comunidades Autónomas, las "leyes básicas deberán decir qué competencias corresponden" "a las Entidades Locales por ser ello necesario para garantizarles su autonomía", pero si exceden "de lo necesario" habrán "invadido las competencias comunitarias" y serán por ello inconstitucionales [FJ 3, letras a) y b) y c)].

La contradicción reseñada es solo aparente si se toma en consideración que, en realidad, la cuestión de si el art. 149.1.18 CE permite la identificación precisa o la atribución directa de competencias locales en materias de competencia autonómica no admite una respuesta unívoca. **En principio, el Estado solo podrá atribuir competencias locales específicas o prohibir que éstas se desarrollen en el nivel local cuando tenga competencias en la materia o sector de que se trate** [ SSTC 214/1989, FJ 3 a) y b); 159/2001, FJ 4, y 121/2012, FJ 7]. **En materias de competencia autonómica, solo las Comunidades Autónomas pueden atribuir competencias locales o prohibir que el nivel local las desarrolle, sujetándose en todo caso a las exigencias derivadas de la Constitución** (singularmente, arts. 103.1 , 135 , 137 y 141 CE ), las bases del régimen local ex art. 149.1.18 CE y, en su caso, los Estatutos de Autonomía. Ahora bien, las bases pueden llegar a prefigurar específicamente el poder local en materias de competencia autonómica, pero solo para atribuir directamente competencias locales, si ello no supone "un obstáculo a las competencias que corresponden" a las Comunidades Autónomas ( STC 214/1989 , FJ 12), y para garantizar un núcleo homogéneo de derechos prestacionales del vecino. La configuración de ese núcleo homogéneo puede justificar la limitación de la autonomía, tanto de las Comunidades Autónomas (porque el Estado puede habilitar directamente la competencia local en materias de alcance autonómico) como de los propios entes locales (porque el Estado puede prever el servicio como obligatorio).

**SÉPTIMO.-** Y continua señalando la Sentencia del Tribunal Constitucional, que antes de proyectar la doctrina constitucional expuesta sobre cada uno de los preceptos recurridos, describiremos las líneas maestras del nuevo régimen competencial municipal. Ello resulta imprescindible habida cuenta de que el sentido y alcance de un precepto sobre competencias municipales no puede hacerse al margen de los demás. Solo su consideración conjunta permite entender el nuevo sistema y, con ello, dar cumplida respuesta a las impugnaciones dirigidas contra él. Dejaremos al margen las competencias de las diputaciones provinciales (arts. 26, apartados 2 y 3, y 36 LBRL, en la redacción dada por los apartados 9 y 13, respectivamente, del art. 1 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local) al no ser objetivo de controversia en el presente proceso constitucional.

El art. 27 LBRL, tras la redacción dada por el art. 1.10 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local, sigue permitiendo que el Estado y las Comunidades Autónomas deleguen el ejercicio



de sus competencias respectivas en los municipios (apartado 1). Se trata de las llamadas "competencias delegadas" (art. 7.3 LBRL) o "atribuidas por delegación" (art. 7.1 LBRL); competencias ejercidas bajo la dirección y el control de la entidad territorial titular, pero cuya efectividad exige la aceptación municipal. La nueva regulación se orienta a garantizar la suficiencia financiera del municipio, mejorar el servicio a la ciudadanía, incrementar la transparencia de los servicios públicos y contribuir a los procesos de racionalización administrativa, evitando duplicidades administrativas y generando un ahorro neto de recursos.

Por otro lado, el régimen básico de las demás competencias municipales ha sufrido relevantes modificaciones. La Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local reformula la redacción de los arts. 7.4, 25 y 26 LBRL y deroga el art. 28 LBRL. Con todo ello intenta, según su exposición de motivos, "definir con precisión las competencias que deben ser desarrolladas por la Administración local, diferenciándolas de las competencias estatales y autonómicas". El nuevo régimen básico de las competencias de titularidad municipal puede resumirse de este modo.

a) Las competencias "propias" se atribuirán a los municipios de modo específico y a través de normas (estatales o autonómicas) con rango de ley (art. 25, apartados 3 y 5, LBRL). Estas normas deben en cada caso: 1) "evaluar la conveniencia de la implantación de servicios locales conforme a los principios de descentralización, eficiencia, estabilidad y sostenibilidad financiera"; 2) "prever la dotación de los recursos necesarios para asegurar la suficiencia financiera de las Entidades Locales, sin que ello pueda conllevar en ningún caso un mayor gasto de las Administraciones Públicas"; 3) "ir acompañada de una memoria económica que refleje el impacto sobre los recursos financieros de las Administraciones Públicas afectadas y el cumplimiento de los principios de estabilidad, sostenibilidad financiera y eficiencia del servicio o la actividad" y, si la ley es estatal, "de un informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en el que se acrediten los criterios antes señalados"; 4) garantizar que "no se produce una atribución simultánea de la misma competencia a otra Administración pública" (apartados 3, 4 y 5 del art. 25 LBRL).

b) La nueva redacción del art. 25.2 LBRL, en línea con la anterior, identifica las materias dentro las que el **municipio debe tener "en todo caso" competencias "propias" (art. 25.2 LBRL). Este artículo no atribuye competencias; introduce condiciones a la legislación que las confiera. La atribución en sentido estricto sigue correspondiendo a la legislación sectorial estatal y a las Comunidades Autónomas, cada cual en el marco de sus competencias** . El art. 25.2 LBRL sigue funcionando, por tanto, como una garantía legal (básica) de autonomía municipal ( arts. 137 y 140 CE ) a través de la cual el legislador básico identifica materias de interés local para que dentro de ellas las leyes atribuyan en todo caso competencias propias en función de ese interés local [ STC 214/1989 , FJ 3 a) y b)]. A este respecto, la novedad es la relativa constricción de esa garantía legal como consecuencia de la reducción o supresión de algunas materias incluidas en el listado de la redacción anterior del art. 25.2; en especial la asistencia social y la atención primaria de la salud.

c) **Las leyes pueden atribuir competencias propias a los municipios en materias distintas de las enumeradas en el art. 25.2 LBRL, quedando vinculadas en todo caso a las exigencias reseñadas** (apartados 3, 4 y 5). Así resulta del tenor literal del art. 25.2 LBRL, conforme al que las materias enumeradas son solo un espacio dentro del cual los municipios deben disponer "en todo caso" de competencias "propias", sin prohibir que la ley atribuya otras en materias distintas.

**La interpretación de que las "competencias propias" municipales, no son sólo las atribuidas dentro de los márgenes del art. 25.2 LBRL, resulta igualmente de previsiones generales de la Ley reguladora de las bases de régimen local que han permanecido inalteradas.** Así, la precisión de que "las competencias de las Entidades locales son propias o atribuidas por delegación" (art. 7.1 LBRL) y la obligación de que "la legislación del Estado y la de las Comunidades Autónomas, reguladora de los distintos sectores de acción pública, según la distribución constitucional de competencias", garantice "la efectividad de la autonomía garantizada constitucionalmente a las Entidades Locales" y el "derecho" de "los Municipios, las Provincias y las Islas" a "intervenir en cuantos asuntos afecten directamente al círculo de sus intereses, atribuyéndoles las competencias que proceda en atención a las características de la actividad pública de que se trate y a la capacidad de gestión de la Entidad Local, de conformidad con los principios de descentralización, proximidad, eficacia y eficiencia" (art. 2.1 LBRL). Respecto de este último precepto, la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local solo ha incluido un último inciso para añadir la "estricta sujeción a la normativa de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera" como límite a la atribución de competencias locales (art. 1.1, apartado 1).

**Debe, pues, excluirse la interpretación de que los municipios solo pueden obtener competencias propias en las materias enumeradas en el art. 25.2 LBRL. Si el Estado quisiera apoyarse en el art. 149.1.18 CE para interferir de modo tan penetrante en las competencias de las Comunidades Autónomas (prohibiendo con carácter general que estas atribuyan competencias propias a los municipios de su ámbito territorial en cualesquiera otras materias), tendría que haberlo establecido expresa o inequívocamente** . Por lo demás, semejante prohibición, indiscriminada y general, sería manifiestamente invasiva de las competencias de las

Comunidades Autónomas. Consecuentemente, en los ámbitos excluidos del listado del art. 25.2 LBRL, las Comunidades Autónomas pueden decidir si, y hasta qué punto, los municipios deben tener competencias propias, pero sujetándose a las exigencias de los apartados 3, 4 y 5 del art. 25 LBRL; además de a las garantías de autonomía local previstas en la Constitución y, en su caso, en los Estatutos de Autonomía.

A este respecto, debe realizarse aún otra precisión. El tenor literal de los apartados 3 y 4 del art. 25 LBRL podría dar lugar a entender que las exigencias que contienen operan solo en la atribución de competencias propias reconducibles al listado de materias del apartado 2. **Sin embargo, tanto la voluntad legis como la voluntad legislatoris son, claramente, que la atribución de todas las competencias propias, también las relativas a otras materias**, se ajuste a las condiciones que aquellos apartados recogen: 1) evaluación conforme a los principios de descentralización, eficiencia, estabilidad y sostenibilidad financiera; 2) análisis del impacto sobre los recursos financieros de las Administraciones Públicas afectadas y el cumplimiento de los principios de estabilidad, sostenibilidad financiera y eficiencia del servicio o la actividad; 3) dotación de recursos necesarios para asegurar la suficiencia financiera del ente local sin que suponga mayor gasto de las Administraciones públicas. De otro modo se llegaría al absurdo de que el legislador básico habría puesto más trabas a la atribución de competencias propias, dentro de las materias que considera de claro interés municipal, que a la atribución de competencias propias en los demás ámbitos materiales, donde el interés local puede ser bajo o inexistente y el riesgo de desequilibrio presupuestario, quizá, más intenso.

d) La Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local suprime las reglas generales habilitantes previstas en la anterior redacción de los arts. 25.1 y 28 LBRL. En particular, modifica la redacción del apartado 1 del art. 25 con el fin de que la atribución de competencias "propias" quede sujeta a las exigencias de los apartados 2 a 5. Los municipios no pueden apoyarse en el art. 25.1 LBRL para entenderse autorizados a promover cualesquiera actividades y servicios relacionados con las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal. La Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local deroga expresamente en paralelo el art. 28 LBRL, conforme al que los municipios podían "realizar actividades complementarias de las propias de otras Administraciones públicas y, en particular, las relativas a la educación, la cultura, la promoción de la mujer, la vivienda, la sanidad y la protección del medio ambiente".

**En sustitución de aquellas reglas habilitantes generales, se establece otra que permite a los municipios (y a todas las entidades locales) ejercer cualesquiera competencias, pero con sujeción a exigentes condiciones materiales y formales** (art. 7.4 LBRL, en la redacción dada por el art. 1.3 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local). Estas competencias se llamaban "impropias" en el anteproyecto. En el art. 7.4 LBRL reciben la denominación de "competencias distintas de las propias y de las atribuidas por delegación". Su ejercicio no requiere de una habilitación legal específica, pero es posible solo si: 1) no hay riesgo para la sostenibilidad financiera de la hacienda municipal; 2) no se produce la ejecución simultánea del mismo servicio con otra Administración; 3) hay informe previo vinculante de la Administración competente por razón de la materia (que señale la inexistencia de duplicidades) y de la Administración que tenga atribuida la tutela financiera (sobre la sostenibilidad financiera de las nuevas competencias).

Cumplidas estas exigencias, el municipio podrá ejercer la competencia "en régimen de autonomía y bajo la propia responsabilidad, atendiendo siempre a la debida coordinación en su programación y ejecución con las demás Administraciones Públicas" (art. 7.2 LBRL). Por eso la doctrina las ha denominado, en positivo, competencias "propias generales". Se distinguen de las competencias propias del art. 25 LBRL, no por el nivel de autonomía de que dispone el municipio que las ejerce, sino por la forma en que están atribuidas. Si las reguladas en el art. 25 LBRL son competencias determinadas por la ley sectorial, las previstas en el art. 7.4 LBRL están directamente habilitadas por el legislador básico, quedando su ejercicio sujeto a la indicada serie de condiciones.

e) Junto a esta regla habilitante general, hay las reglas habilitantes específicas incluidas en la propia legislación básica. La nueva redacción del art. 26 LBRL (dada por el art. 1.9 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local) mantiene un listado de servicios mínimos y, con ello, la obligación y consiguiente habilitación directa a los municipios en orden a su establecimiento. La novedad es que suprime o reduce el alcance de algunas obligaciones prestacionales recogidas en la redacción anterior. Por ejemplo, ya no es obligatorio que todos los municipios presten el servicio de "control de alimentos y bebidas", ni que los de más de 20.000 habitantes lleven a cabo la "prestación de servicios sociales".

**OCTAVO.-** Y añade el Tribunal Constitucional que :

Frente a la interpretación del art. 25.2 LBRL que propone la Asamblea legislativa de Extremadura, cabe reiterar en línea con el Abogado del Estado que, en realidad, la norma indica solo las materias dentro de las cuales las leyes estatales y autonómicas deben necesariamente ("en todo caso") atribuir competencias propias a los municipios. Fuera de las materias enumeradas, las Comunidades Autónomas están liberadas de esta restricción, por lo que podrán atribuir o quitar competencias municipales propias sin más límites que los derivados de la Constitución





(arts. 103.1, 135, 137, 140), los apartados 3, 4 y 5 del art. 25 LBRL y, en su caso, los Estatutos de Autonomía. No es solo que esta interpretación fluya con naturalidad; es que la opuesta que propone el recurso es imposible en ausencia de una determinación legal inequívoca en ese sentido y, además, manifiestamente contraria al sistema constitucional de distribución competencial, según se ha razonado ya. Consecuentemente, el art. 25.2 LBRL, al no imponer la limitación que el recurso le atribuye, no puede vulnerar las competencias estatutarias de las Comunidades Autónomas.

Bajo la perspectiva de los entes locales, el art. 25.2 LBRL: 1) eleva el mínimo de autonomía municipal que garantiza la Constitución ( arts. 137 y 140 CE ), en la medida en que indica específicamente materias de interés local para que las leyes asignen competencias propias en función de ese interés local; 2) no impide que, en cualesquiera otros ámbitos materiales, siga operando la garantía constitucional de la autonomía local, traducida en que el legislador (estatal o autonómico), al ejercer "su libertad de configuración" "gradúe el alcance o intensidad de la intervención local" en función de la relación existente entre los intereses locales y supralocales dentro de tales asuntos o materias" [ STC 154/2015 , FJ 6 a), citando las SSTC 32/1981 , FJ 4 , 170/1989 , FJ 9 , 51/2004 , FJ 9 , 95/2014 , FJ 5 ; 57/2015 , FJ 6 , y 92/2015 , FJ 4]. Por tanto, la nueva redacción del art. 25.2 LBRL, no solo no vulnera la garantía constitucional de la autonomía local, sino que la eleva en alguna medida en línea con la redacción anterior.

La desaparición, en la nueva redacción del art. 25.2 LBRL, de algunas materias recogidas en la anterior no es contraria a la garantía constitucional de la autonomía local. **Tales exclusiones significan que en determinados ámbitos el legislador básico ha dejado de ampliar el mínimo de autonomía local que garantiza la Constitución y, por tanto, que dentro de ellos la Comunidad Autónoma o el legislador sectorial estatal pueden atribuir competencias propias municipales, pero sin estar obligados a hacerlo "en todo caso"** . Consecuentemente, el legislador competente según la materia conserva la capacidad de distribuir poder local en los ámbitos excluidos con sujeción a la garantía constitucional de la autonomía municipal ( arts. 137 y 140 CE ) y a los principios de eficiencia, eficacia y estabilidad presupuestaria ( arts. 31.2 , 103.1 y 135 CE ); además de a las exigencias derivadas de los apartados 3, 4 y 5 del art. 25 LBRL y, en el caso de las Comunidades Autónomas, a las indicaciones que eventualmente incluyan los Estatutos de Autonomía.

Por otra parte, es verdad que, tal como destaca el recurso de inconstitucionalidad, el Estatuto de Autonomía, en tanto que "norma institucional básica" ( art. 147.1 CE ), puede contener las "líneas fundamentales o la regulación esencial" del régimen local en el ámbito territorial la Comunidad Autónoma. Ahora bien, también hemos dicho que esa regulación esencial vincula solo al legislador autonómico y únicamente en la medida en que no contradiga el régimen dictado en ejercicio de "la competencia básica que al Estado corresponde en la materia en virtud de la reserva del art. 149.1.18 CE " ( SSTC 31/2010 , de 28 de junio , FJ 36 ; 103/2013 , FJ 4).

**NOVENO.-** Por tanto y en esencia el artículo 25.2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre , de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, lo que establece es que el **municipio debe tener "en todo caso", competencias "propias" pues este artículo no atribuye competencias; introduce condiciones a la legislación que las confiera. La atribución en sentido estricto, sigue correspondiendo a la legislación sectorial estatal y a las Comunidades Autónomas, cada cual en el marco de sus competencias, y las leyes pueden atribuir competencias propias a los municipios en materias distintas de las enumeradas en el art. 25.2 LBRL. La interpretación de que las "competencias propias" municipales, no son sólo las atribuidas dentro de los márgenes del art. 25.2 LBRL, resulta igualmente de previsiones generales de la Ley reguladora de las bases de régimen local que han permanecido inalteradas, pues lo que ha realizado el legislador básico ha dejado de ampliar el mínimo de autonomía local que garantiza la Constitución y, por tanto, que dentro de ellos la Comunidad Autónoma o el legislador sectorial estatal pueden atribuir competencias propias municipales, pero sin estar obligados a hacerlo "en todo caso"**

**DÉCIMO.-** Por tanto, cabe la atribución de competencias propias no sólo a través de la delegación a que se refiere el artículo 27 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre , de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local sino y en calidad de competencia "propia" a través de la legislación sectorial tanto del Estado como de las comunidades Autónomas, en el ámbito de las competencias atribuidas por el artículo 149 de la Constitución y los correspondientes estatutos de autonomía, y en la Comunidad de Madrid una ley sectorial como es la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, es la que otorga a los municipios dicha competencia, pues como indica el Letrado Consistorial del Ayuntamiento de Madrid específicamente en su artículo 4 establece que:

*Los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se consideran servicios urbanos aquellos que discurran íntegramente por suelo*



urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

2. No obstante la regla general expuesta en el apartado anterior, la Comunidad de Madrid podrá extender la consideración de transporte urbano a servicios distintos de los expresados en el punto anterior, siempre que los mismos se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal.

3 Cuando los servicios a los que se refiere el apartado 1 del presente artículo afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior, según lo que, en su caso, establezcan las correspondientes normas de la Comunidad de Madrid.

4. Las competencias municipales sobre los transportes de viajeros se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas de la Comunidad de Madrid y del Estado que regulan dichos transportes.

Dicho precepto otorga a los municipios la competencia para la ordenación de los servicios urbanos de transporte público de viajeros con independencia de si se trata de transporte colectivo o no, puesto que el artículo 5 establece que

*Los transportes públicos urbanos de viajeros pueden ser regulares o discrecionales.*

*Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.*

***Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.***

También el artículo 8 establece que *Los municipios podrán otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional de carácter urbano* y específicamente el artículo 9 de la citada Ley establece que *para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el Ayuntamiento del municipio en que esté residenciado el vehículo.*

***Las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo corresponderán a una categoría única, denominándose licencia de auto-taxi.***

Y además como indica la representación del Ayuntamiento de Madrid la Ley Territorial 6/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, posterior a la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local introdujo el artículo 14 bis que señala que :

*Con sujeción a la legislación vigente en materia de tráfico y seguridad vial y a la normativa general de publicidad, los titulares de las licencias municipales de autotaxi podrán contratar y colocar anuncios publicitarios tanto en el interior como en el exterior del vehículo, de acuerdo con las normas municipales que regulan la materia, siempre que se conserve la estética de éste, no se impida la visibilidad ni se genere riesgo alguno y no se atente contra la imagen del sector.*

*Las asociaciones representativas del sector serán consultadas sobre la forma y contenido de la publicidad .*

De dichos preceptos puede concluirse que los municipios pueden ejercer competencias conforme a la legislación sectorial como ocurre en el caso presente, debiendo además señalarse que continua vigente el 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 cuya disposición transitoria se refiere a las ordenanzas locales señalando que *las Ordenanzas locales que actualmente regulan los servicios de transporte urbano en automóviles de turismo se adaptarán a lo dispuesto en este Reglamento en el plazo de un año, a contar desde su entrada en vigor. Entre tanto, dichas Ordenanzas continuarán vigentes en cuanto no se opongan a lo dispuesto en el mismo.*

Debe pues desestimarse dicho motivo de impugnación.

**UNDÉCIMO.-** Al desestimarse la impugnación de la ordenanza en su conjunto, procede analizar la impugnación de los concretos preceptos impugnados.

El primero de ellos, es el apartado 2º del artículo 18.2 de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014.

*Dicho precepto establece solo en casos muy excepcionales y según los criterios fijados por la Comunidad de Madrid conforme al artículo 22.3 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles*



de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, se admitirá la adscripción de vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor. Se entenderán incluidos en este apartado los vehículos eurotaxi.

En estos supuestos excepcionales, el cuadro tarifario podrá contemplar un suplemento a partir de la ocupación de la sexta plaza, incluido el conductor.

**DUODÉCIMO** - Afirmar la parte que el 2º párrafo de este artículo infringe el artículo 37 del Decreto Autonómico Madrileño 74/2005, de 28 de julio, toda vez que el mencionado artículo 37 dice:

Los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo se deberán realizar, como regla general, mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo. No obstante, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, los municipios de menos de 5000 habitantes situados en zonas de baja accesibilidad y débil tráfico y dentro de su respectivo término municipal, podrán regular en la correspondiente Ordenanza la posibilidad/ de contratación por plaza con pago individual bien con carácter general o bien restringida a determinados supuestos especiales.

Pues bien, como se puede apreciar a simple vista ni la ciudad de Madrid ni su configuración como Área de Prestación Conjunta puede englobarse en este precepto autonómico, por lo que no cabe que se aplique una tarifa individual por plaza a partir de la 6ª plaza, ya que no nos encontramos ante municipios de menos de 5.000 habitantes.

No se debe olvidar que la propia OMT en su artículo 39 mantiene la contratación global del vehículo y no por plaza, lo cual contradice al precepto que ahora se impugna:

Artículo 39. Contratación. Los servicios de taxi se deberán realizar mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

**DÉCIMO-TERCERO.**- En el artículo 18 de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012, se indicaba que sólo en casos muy excepcionales, y siempre que la Comunidad de Madrid haya fijado los criterios pertinentes conforme el artículo 22.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, se admitirá que las licencias se adscriban a vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor.

En este supuesto excepcional, el cuadro tarifario podrá contemplar un suplemento a partir de la ocupación de la quinta plaza, excluido el conductor.

Este texto, sólo varía en la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 en la expresión, y siempre que la Comunidad de Madrid haya fijado los criterios pertinentes por y según los criterios fijados por la Comunidad de Madrid.

En texto original, fue objeto de estudio en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 en la que indicamos :

La impugnación va referida a los apartados 3º y 4º de la ordenanza citando la parte el artículo 37 de 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 establece que los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo se deberán realizar, como regla general, mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo. No obstante, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, los municipios de menos de 5.000 habitantes situados en zonas de baja accesibilidad y débil tráfico y dentro de su respectivo término municipal, podrán regular en la correspondiente Ordenanza la posibilidad de contratación por plaza con pago individual, bien con carácter general o bien restringida a determinados supuestos especiales.

Debe indicarse que es el artículo 22 del citado Decreto del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005 el que regula el número de plazas señalando que :

Como regla general el número de plazas de los vehículos a los que hayan de referirse las licencias de auto-taxi no podrá ser superior a cinco, incluida la del conductor, debiendo figurar esta capacidad máxima tanto en el permiso de circulación como en el certificado de características del vehículo.

No obstante, en el caso de vehículos adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas se admitirá una capacidad máxima de seis plazas, siempre que en el correspondiente certificado de características conste que una de las plazas corresponde a la silla de ruedas. En ningún caso se podrá transportar con dichos vehículos simultáneamente más de cinco personas, incluido el conductor.



Sólo en casos muy excepcionales suficientemente justificados y de acuerdo con las reglas o criterios que fije al efecto la Comunidad de Madrid, previa consulta al Ayuntamiento correspondiente, a los afectados con carácter vinculante y a las asociaciones del sector, se podrá expedir nuevas licencias, o autorizar la transmisión de las existentes o la sustitución de los vehículos afectos a las mismas, para adscribirlas a turismos de capacidad superior a la indicada en los apartados anteriores.

En realidad la norma se remite a lo que pueda establecer la Comunidad de Madrid haya fijado los criterios pertinentes conforme el artículo 22.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, se admitirá que las licencias se adscriban a vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor. Ha sido la Orden de 14 de diciembre de 2012, de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, por la que se fijan los criterios para autorizar la expedición de licencias de auto-taxi a las que se le puedan adscribir vehículos de hasta nueve plazas incluido el conductor, la que ha regulado la materia, disponiendo:

1. Autorizar la expedición de nuevas licencias de auto-taxi, o autorizar la transmisión de las existentes o la sustitución de vehículos afectos a las mismas, para adscribirlos a turismos de hasta nueve plazas, incluido el conductor.
2. El número máximo de licencias adscritas a este tipo de vehículos no podrá superar, en ningún caso, al 5 por 100 del total de licencias del municipio.
3. Los interesados que soliciten la adscripción de sus licencias a vehículos de más de cinco plazas, deberán justificar fehacientemente que en el último año han tenido demanda de servicios que no han podido atender por no disponer de capacidad suficiente en sus vehículos.

No existe contradicción con el 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, ni con el artículo 22 ni con el 36, que se refiere a la forma de contratar el servicio mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo, previsión esta que no se modifica en el precepto impugnado de la ordenanza, permitiendo la norma la contratación individual del asiento, es decir la utilización del vehículo simultáneamente por varios usuarios en los municipios de menos de 5.000 habitantes, norma esta que no afecta al Ayuntamiento de Madrid ni a los municipios de Área de Prestación conjunta y sin que la norma autonómica se pronuncie respecto del régimen tarifario y el establecimiento de suplementos cuando el vehículo contratado globalmente es usado por más de cinco usuarios.

El texto de la ordenanza de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 mantiene el criterio del anterior texto, y si ya indicamos que la norma se remite a lo que pueda establecer la Comunidad de Madrid haya fijado los criterios pertinentes conforme el artículo 22.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, se admitirá que las licencias se adscriban a vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor en la actualidad la remisión resulta mucho más clara pues se subordina al Decreto 74/2005, de 28 de julio al utilizar la **expresión y según los criterios fijados por la Comunidad de Madrid**.

Debe pues desestimarse la impugnación de dicho precepto.

**DÉCIMO-CUARTO.-** También se impugna el artículo 21 de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 que establece que: *los vehículos eurotaxi cumplirán las condiciones y requisitos de la normativa reguladora de accesibilidad, por lo que no les será exigible el cumplimiento de las características relacionadas en el artículo 17 b) ni los límites de emisiones contenidos en el artículo 16.*

*El Ayuntamiento adoptará las medidas oportunas para que los vehículos eurotaxi alcancen el porcentaje de la flota de autotaxis establecido en la normativa sectorial aplicable y dentro del plazo previsto en la misma.*

La parte afirma *No se les exige la normativa del art. 16 en materia de emisiones. Pues bien, Cúal es la causa no discriminatoria para que al resto de vehículos taxis se les exija la normativa sobre emisiones contaminantes y a los Eurotaxis no Las normas en materia medioambiental son de aplicación a la totalidad de los vehículos por lo que también los Eurotaxis deben cumplirlas. Sobre todo si la norma es europea.*

**DÉCIMO-QUINTO.-** La antigua redacción del artículo 21 de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 establecía:

*Los vehículos calificados como accesibles o adaptados cumplirán las condiciones y requisitos establecidos en la legislación sectorial correspondiente, por lo que no les será exigible el cumplimiento de las características relacionadas en el artículo 17.b), ni los límites de emisiones contenidos en el artículo 16.*



*El Ayuntamiento adoptará las medidas oportunas para que los vehículos adaptados alcancen el porcentaje de la flota de auto-taxis establecido en la normativa sectorial aplicable y dentro del plazo previsto en la misma.*

Como puede observarse el único cambio que se produce es la sustitución de vehículos calificados como accesibles o adaptados, por vehículos autotaxi.

La Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 (ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 respecto de dicho precepto indicó.

"Respecto de la infracción del principio de igualdad, no es tal puesto que se la diferenciación de trato se realiza por razón de la calificación de vehículos accesibles o adaptados, excepcionando la norma lo dispuesto en el artículo 17 b) que *las dimensiones mínimas y las características del habitáculo interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario y al conductor la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio. Las especificaciones técnicas sobre esta materia se recogen en el Anexo I.* siendo dicha previsión razonable, dado que la accesibilidad de estos vehículos para permitir el acceso y anclaje de una silla de ruedas, puede modificar las características del habitáculo interior del vehículo.

Respecto de los límites de emisiones contenidos en el artículo 16, este precepto indica que *las emisiones del vehículo no podrán superar los 160g/km. de CO2 ni los límites de la Norma Euro 6, en lo que respecta a emisiones de contaminantes locales .*

Debe indicarse que la conformidad a derecho de dicho artículo 16 ha sido analizada con anterioridad.

El Ayuntamiento de Madrid, justifica dicha decisión en que *la justificación para eximir a los "eurotaxis" de los límites de emisiones contenidos en el art. 16, tiene su justificación en que actualmente no existe ningún vehículo accesible que cumpla las emisiones contenidas en el citado artículo, por lo que si no se estableciera la excepción se daría la paradoja de que no habría ningún vehículo adaptado que pudieran adquirir los titulares de licencia para prestar este servicio.*

*En este caso, ha primado la importante función social que realizan los eurotaxis como medio para el transporte de personas discapacitadas sobre los criterios contenidos en el Plan de Calidad del Aire sobre los límites de emisiones de vehículos.*

La norma comunitaria afectada, como se indicó anteriormente es el reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modificado por el Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008. En dicho reglamento como se ha señalado, se estableció un calendario de implantación de las normas Euro 5 y Euro 6.

*Con efectos a partir del 2 de julio de 2007, las autoridades nacionales no podrán denegar al fabricante que la solicite la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional de un nuevo tipo de vehículo, ni prohibir el registro, la venta o la puesta en servicio de un vehículo nuevo, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante de los vehículos de motor, si el vehículo en cuestión cumple lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y en particular los valores límite Euro 5 establecidos en el cuadro 1 del anexo I o los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.*

*Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2009, y del 1 de septiembre de 2010 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y, en particular, en los anexos, con excepción de los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I. Para los ensayos de emisiones del tubo de escape, los valores límite aplicados a los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas serán los mismos que los aplicados a los vehículos de la categoría N1, clase III.*

*3. Con efectos a partir del 1 de enero de 2011, y del 1 de enero de 2012 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2 y de los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, en particular, en los anexos, con excepción de los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ya no son válidos a los efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE y, por razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta y la puesta en servicio de esos vehículos. Para los ensayos de emisiones del tubo de escape, los valores límite aplicados a los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas serán los mismos que los aplicados a los vehículos de la categoría N1, clase III.*



4. Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2014, y del 1 de septiembre de 2015 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, a los nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.

5. Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2015, y del 1 de septiembre de 2016 en el caso de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ya no son válidos a los efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE y, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta o la puesta en servicio de esos vehículos.

El artículo 16 de la Ordenanza Reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid, se refiere a la Norma Euro 6 y esta norma no resultaba exigible a la fecha de publicación de la ordenanza, sino que la previsión de la exigencia de los límites de emisión se establecen en momentos posteriores: desde 1 de septiembre de 2014, y del 1 de septiembre de 2015 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, 1 de septiembre de 2015, y del 1 de septiembre de 2016 en el caso de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, por lo tanto no puede entenderse que infringiera el reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, debiendo además, indicarse que a partir de la fecha de aplicación de dicha norma Euro 6 según el tipo de vehículos, la previsión del artículo 21 respecto de la exención del cumplimiento de la norma Euro 6 devendrá parcialmente inaplicable por la sencilla razón de que no será posible expedir unos certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos, resultando de aplicación exclusivamente a los vehículos anteriormente matriculados que quisieran adscribirse a la correspondiente licencia.

No existe, por tanto, infracción de la norma comunitaria, estando también justificada la regulación dadas las características especiales de dichos vehículos, que son las que precisamente determinan que al tiempo de dictarse la ordenanza no existieran en el mercado vehículos homologados para el transporte de personas con necesidades especiales y que justifican la norma más aún en atención a lo dispuesto en el artículo 49 de la Constitución".

No habiendo cambiado sustancialmente la cuestión, nos debemos remitir a dicha Sentencia y desestimar el motivo de impugnación.

**DÉCIMO-SEXTO.-** También se impugna el artículo 22 de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 que establece:

*"Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios. 1. Los vehículos afectos a las licencias de autotaxi deberán ir provistos de los siguientes elementos mínimos obligatorios:*

- a) Sistema tarifario integrado por taxímetro y módulo luminoso indicador de tarifa múltiple.
- b) Impresora para la confección de tiques.
- c) Lectora que permita a los usuarios el pago con tarjeta de crédito y débito.
- d) Elemento de control horario, que podrá consistir en una funcionalidad del aparato taxímetro.

2. El aparato taxímetro y el módulo luminoso permitirán en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización.

*El taxímetro se situará en la parte delantera del interior de la carrocería, de forma que en todo momento resulte clara, visible y cómoda para los viajeros la lectura de los valores que tienen que ser exhibidos.*

*El Ayuntamiento de Madrid, únicamente a efectos estadísticos, podrá solicitar a los titulares de las licencias los datos relativos a kilómetros recorridos y horas de servicio de los vehículos. Los mismos serán anónimos y no podrán contener información de carácter personal o empresarial. En todo caso, solo podrán solicitarse aquellos datos para cuya obtención no sea preciso desprecintar el taxímetro.*

3. Las interrupciones provisionales del contador en los términos establecidos en el artículo 41 producirán el cambio simultáneo en la tarifa reflejada por el módulo luminoso, que deberá indicar dígito 0.

4. El tique de la impresora 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) Número de Licencia.



- d) Número de identificación fiscal, así como nombre y apellidos completos del titular de la licencia.
- 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 datos establecidos en las letras e) y g) se deberán cumplimentar a mano, si la impresora no permite su impresión.

5. Solo en caso de avería de la impresora, se podrá sustituir el tique por un recibo que deberá contener los mismos datos mínimos que se establecen para el tique en el apartado anterior.

6. El elemento de control horario deberá permitir el cómputo del tiempo de servicio, su visualización y la inactivación de la función taquicronométrica al agotarse el tiempo asignado, que entrará en funcionamiento en caso de que se determine un tiempo máximo diario de prestación del servicio, en los términos previstos en el artículo 38.

Igualmente, permitirá las siguientes especificaciones:

- a) El cómputo del tiempo de servicio comenzará en el momento en que se pulse el taxímetro en posición de libre. Desde la pulsación del taxímetro hasta su encendido en posición de libre transcurrirán cinco minutos.
- b) La interrupción del taxímetro por tiempo igual o inferior a sesenta minutos computará como tiempo de prestación de servicio.
- c) Los tiempos no utilizados durante el período de prestación de servicio no serán trasladables ni acumulables a los días siguientes de la semana.
- d) Si se está realizando un servicio y termina el periodo de prestación, continuará funcionando el taxímetro hasta finalizar el mismo"

**DÉCIMO-SÉPTIMO.-** La parte actora la impugnación al apartado 1.c) en relación a la obligación de la utilización del pago con tarjeta de crédito o débito, cuestión también tratada en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 en la que se indicó "La parte cita el artículo 1170 del Código Civil que establece que " *El pago de las deudas de dinero deberá hacerse en la especie pactada, y, no siendo posible la especie, en la moneda de plata u oro que tenga curso legal en España* ", sin embargo este precepto que impediría que al deudor se le impusiera obligatoriamente un medio de pago distinto del dinero en metálico, sin perjuicio de la normativa fiscal en esta materia no se extiende al acreedor, debiendo indicarse que el gestor del servicio, en este caso el Ayuntamiento de Madrid, si puede imponer una reglamentación uniforme a fin de que el usuario consumidor sepa si puede abonar las tarifas en un medio distinto al dinero en efectivo, pues no sería razonable que dicha información se le ofreciera en el momento en que ya ha contratado el servicio, estando justificada dicha normativa al no existir norma en contrario a virtud del principio de autonomía local previsto en el artículo 137 de la Constitución alegado por el Ayuntamiento de Madrid, pero es que además, si el artículo 18 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid castiga como infracción grave b) el incumplimiento de las condiciones esenciales de la licencia, y considera condiciones esenciales de las licencias las siguientes: 9.a La instalación del aparato lector de tarjetas de crédito, así como su utilización como medio de pago a requerimiento del usuario, no puede sino concluirse que es la propia ley la que exige dicho requisito". En aplicación de dicho criterio también debe desestimarse el motivo de impugnación.

**DÉCIMO-OCTAVO.-** Respecto del apartado d) del artículo 22 que hace referencia al control horario con el aparato taxímetro, también fue tratada en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 señalando en la misma que Respecto del control de los tiempos de prestación del servicio con el aparato taxímetro e



interrupción con cambio tarifario en el luminoso ( art. 22.2 y 3) la parte indica que: *no debe olvidarse que dicha función no le corresponde a la Administración Municipal Madrileña, sino al Estado en aplicación de la Directiva Europea 2004/22/CE (anexo MI- 007). Por otra parte, según manifiesta la Dirección General de Industria de la Comisión Europea, España no ha sometido a información de la legislación nacional en el ámbito del mercado interior, conforme a la Directiva 98/34/CE, por lo que nos encontramos con dos consecuencias (Documento adjunto nº 4) a) Que España no ha procedido a cumplimentar para que se aplicase a los taxímetros la función que fija la Ordenanza b) Que las autoridades municipales madrileñas no ostentan competencia sobre la cuestión.*

Como indica la representación del Ayuntamiento de Madrid esta cuestión, ya fue tratada en la Sentencia dictada por esta Sala y Sección de 10 de julio de 2012 ( ROJ: STSJ M 8887/2012 - ECLI:ES:TSJM :2012:8887 ) dictada en el Procedimiento Ordinario 352/2011 en la que se indicaba que :

*Respecto de la falta de competencia municipal para utilizar los taxímetros al margen del objeto de los mismos la representación de la «Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi» entiende que dichos aparato no pueden ser utilizados como controladores horarios, dado que no cabría la posibilidad legal de obligar a los titulares de las licencias e auto-taxis a insertar software o sustituir los instrumentos de medida para efectuar la regulación horaria. Para sustentar su pretensión se refiere a la Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004 relativa a los instrumentos de medida que establece los requisitos que los dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 1 deberán satisfacer a efectos de su comercialización indicando que el anexo MI-007 los define señalando que se trata de "un dispositivo que funciona juntamente con un generador de señales para constituir un instrumento de medida. El dispositivo mide el tiempo transcurrido y calcula la distancia basándose en una señal enviada por el generador de señales de distancia. Asimismo, calcula e indica visiblemente el importe que debe abonarse por un trayecto tomando como base la distancia calculada, la duración medida del trayecto o ambas.- Es decir, utiliza el tiempo conjunta, o individualmente para determinar el importe del servicio, las medidas de tiempo y distancia." Y respecto de los "requisitos de diseño" de la citada Directiva: se indica que todo taxímetro deberá estar concebido para medir la distancia y la duración de un servicio. El taxímetro deberá estar concebido para calcular e indicar visiblemente el importe del servicio con su incremento por intervalos equivalentes a la resolución fijada por el Estado miembro en la posición de funcionamiento «Ocupado». El taxímetro también deberá indicar visiblemente el valor final debido por el servicio en la operación de funcionamiento «A pagar» Todo taxímetro deberá poder aplicar los modos normales de cálculo S y D. Deberá ser posible elegir entre los modos de cálculo mediante un dispositivo seguro. Todo taxímetro deberá poder proporcionar los siguientes datos a través de una o varias interfaces protegidas y adecuadas: posición de funcionamiento: «Libre», «Ocupado» o «A pagar», totalizador de datos de acuerdo con el punto 15.1, información general: constante del generador de señales de distancia, fecha de precintado, identificador del taxi, hora real, identificación de la tarifa, información sobre el importe del servicio por un trayecto: cantidad total facturada, importe del servicio, cálculo del importe del servicio, suplementos por servicios adicionales, fecha, hora de inicio, hora de finalización, distancia recorrida en el trayecto, información acerca de la tarifa o tarifas: parámetros de la tarifa o tarifas. En aplicación y transposición de la norma europea se aprobó y publicó el Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida. Según la actora "los aparatos taxímetros, independientemente de su finalidad que no es otra que garantizar un precio por un servicio de transporte en base a las medidas de tiempo, distancia, de manera conjunta o individualizada, pueden llevar incorporado "interfaces", que establezcan otras funciones siempre que no alteren las funciones básicas del aparato. Ahora bien, como dice la Directiva Europea, y la norma estatal que lo desarrolla, para que esto pudiera llevarse a cabo, y al margen de que dichos "interfaces" no alteren las funciones específicas del taxímetro, es necesario que el Estado así lo establezca, máxime si tenemos en cuenta que las Comunidades Autónomas solamente tienen competencia ejecutiva, que no legislativa sobre la materia, como estableció el Tribunal Constitucional en sentencias de 13 de mayo y 12 de diciembre de 1991 .A la vista de lo expuesto, queda claro la falta de competencia municipal para alterar el objeto y fines de los instrumentos de medida, y para efectuar una regulación horaria en los mismos con fines diferentes a los de tarificación" Descartando que el Ayuntamiento de Madrid vaya a proceder a la homologación de los taxímetros, la propia directiva permite el uso del taxímetro como instrumento de control horario dado que la propia definición de los taxímetros que ofrece la Directiva 77/95/CEE del Consejo de 21 de diciembre de 1976 permite entender que una de sus funcionalidades es el control del tiempo al indicar que "los contadores cronokilométricos, denominados en adelante « taxímetros » , son instrumentos que , teniendo en cuenta las características del vehículo en el que se instalan y las tarifas para las que están regulados, calculan automáticamente e indican en cualquier momento de su uso : las cantidades que deberán abonar los usuarios de los vehículos públicos denominados taxis, en función de las distancias recorridas y, por debajo de una determinada velocidad, **el tiempo durante el que se ocupa el vehículo**, excluyendo los diversos suplementos cuya percepción pueda ser autorizada por reglamentos locales en vigor en los Estados miembros. " (...) En el apartado 2 del Anexo se establece la posibilidad de medir el tiempo por el taxímetro ya que regula las unidades de medida y que son las únicas que se autorizarán para expresar las indicaciones que proporcionen o indiquen los taxímetros: El metro o el kilómetro, respecto a la distancia. No obstante, hasta que*





expire el período transitorio durante el que se autoriza en la Comunidad el empleo de unidades de medida del sistema imperial a que se refieren los capítulos C y D del Anexo de la Directiva 71/354/CEE del Consejo, de 18 de octubre de 1971, relativa a las unidades de medida modificada en último término por la Directiva 76/770/CEE, en caso de que así lo deseen el Reino Unido o Irlanda, las distancias podrán expresarse, en dichos Estados, en yardas o en millas; **El segundo, el minuto o la hora, respecto al tiempo.** " Por tanto si una de las funcionalidades del taxímetro es la medida del tiempo que vinculado al dato de la ocupación distancia y velocidad genera el precio del servicio no es obstáculo a que sirviendo dicho instrumento para la medición del tiempo se utilice para la finalidad complementaria de controlar el tiempo de servicio del vehículo y su utilización por uno o más conductores, de esta forma sin alterar el dispositivo se simplifica el uso de otros elementos complementarios que habrían de instalarse, y que redundaría en un mayor coste para el titular de la licencia. **Al no modificarse la homologación ni la funcionalidad del instrumento el Ayuntamiento de Madrid tiene potestad para la utilización de datos secundarios que pueden obtenerse del aparato en sus relaciones con los titulares de las licencias, y que mantiene con la corporación una relación de sujeción especial.**

Por las indicadas razones debe desestimarse el indicado motivo de impugnación.

**DÉCIMO- NOVENO.-** Respecto del lugar en que se fija el aparato taxímetro y las interrupciones provisionales del aparato taxímetro y los cambios simultáneos en el módulo luminoso previstos en los apartados 2 y 3 del artículo 22 y en lo relativo al lugar de colocación del aparato taxímetro ya se indicó en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 que En cuanto al lugar de colocación del aparato taxímetro en el vehículo auto-taxi (art. 22.2 segundo párrafo de la Ordenanza) que la parte afirma que el Tribunal Supremo en sentencias de fechas 1 de abril de 2003 , fijó la ilegalidad municipal para fijar requisitos en los instrumentos de medida (taxímetros) por falta de competencia, sin embargo dicho requisito no afecta a los aspectos intrínsecos del instrumento de medida sino meramente a los extrínsecos, es decir, no a los distintos parámetros que el instrumento ha de medir, sino al lugar de colocación del mismo, y el lugar elegido, no es otro que áquel que permite su manejo por el conductor y su visión por el usuario, sin que pueda olvidarse que el artículo 27 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 establece que:

Con carácter general, los vehículos a los que se adscriban las licencias de auto-taxi deberán ir provistos de aparato taxímetro y un módulo luminoso, que permitan en todos los recorridos la aplicación de las tarifas vigentes y su visualización.

**El taxímetro estará situado sobre el salpicadero del vehículo, en su tercio central, debiendo iluminarse al entrar en funcionamiento, de forma que en todo momento resulte posible para el viajero la lectura del importe del servicio.**

El módulo luminoso, que deberá situarse en la parte delantera del techo del vehículo, permitirá visualizar desde el exterior la tarifa que está siendo aplicada en cada momento, así como, en su caso, la situación de disponible del vehículo.

Respecto de la infracción del derecho de la unión, ya que según la parte actora corresponde al fabricante del vehículo el competente para determinar los elementos o instrumentos aptos para instalarse en cada modelo, así como para concretar su localización y conexiones, de ahí que la autoridad municipal no resulta competente para cumplir con dicha norma europea, siendo cualesquiera de los Estados miembros los facultados para vigilar el cumplimiento de las citadas normas en cada país, no puede entenderse que se produzca tal infracción, puesto que el aparato taxímetro no es un elemento propio del vehículo, sino un elemento autónomo que se añade al vehículo con la finalidad principal de realizar el cálculo de la tarifa por la utilización del mismo". En consonancia con dicha sentencia debe desestimarse el motivo de impugnación

**VIGESIMO-** Respecto del apartado 6º del artículo 22 que establece que el elemento de control horario deberá permitir el cómputo del tiempo de servicio, su visualización y la inactivación de la función taquicrométrica al agotarse el tiempo asignado, que entrará en funcionamiento en caso de que se determine un tiempo máximo diario de prestación del servicio, en los términos previstos en el artículo 38.

Este precepto se corresponde con el párrafo 2º del apartado 2º del artículo 22 de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012, que establecía que el taxímetro *Deberá incorporar una opción para permitir el cómputo del tiempo de servicio, su visualización y la inactivación de la función taquicrométrica al agotarse el tiempo asignado, que entrará en funcionamiento en caso de que se determine un tiempo máximo diario de prestación del servicio.* El nuevo texto sólo añade en los términos previstos en el artículo 38.



La Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 (ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 en la que se señaló

*Esta cuestión, ya fue tratada en la Sentencia dictada por esta Sala y Sección de 10 de julio de 2012 (ROJ: STSJ M 8887/2012-ECLI:ES:TSJM :2012:8887) dictada en el Procedimiento Ordinario 352/2011 en la que se indicaba que :*

*Respecto de la falta de competencia municipal para utilizar los taxímetros al margen del objeto de los mismos la representación de la «Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi» entiende que dichos aparato no pueden ser utilizados como controladores horarios, dado que no cabría la posibilidad legal de obligar a los titulares de las licencias e auto-taxis a insertar software o sustituir los instrumentos de medida para efectuar la regulación horaria. Para sustentar su pretensión se refiere a la Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004 relativa a los instrumentos de medida que establece los requisitos que los dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 1 deberán satisfacer a efectos de su comercialización indicando que el anexo MI-007 los define señalando que se trata de "un dispositivo que funciona juntamente con un generador de señales para constituir un instrumento de medida. El dispositivo mide el tiempo transcurrido y calcula la distancia basándose en una señal enviada por el generador de señales de distancia. Asimismo, calcula e indica visiblemente el importe que debe abonarse por un trayecto tomando como base la distancia calculada, la duración medida del trayecto o ambas.- Es decir, utiliza el tiempo conjunta, o individualmente para determinar el importe del servicio, las medidas de tiempo y distancia." Y respecto de los "requisitos de diseño" de la citada Directiva: se indica que todo taxímetro deberá estar concebido para medir la distancia y la duración de un servicio. El taxímetro deberá estar concebido para calcular e indicar visiblemente el importe del servicio con su incremento por intervalos equivalentes a la resolución fijada por el Estado miembro en la posición de funcionamiento «Ocupado». El taxímetro también deberá indicar visiblemente el valor final debido por el servicio en la operación de funcionamiento «A pagar» Todo taxímetro deberá poder aplicar los modos normales de cálculo S y D. Deberá ser posible elegir entre los modos de cálculo mediante un dispositivo seguro. Todo taxímetro deberá poder proporcionar los siguientes datos a través de una o varias interfaces protegidas y adecuadas: posición de funcionamiento: «Libre», «Ocupado» o «A pagar», totalizador de datos de acuerdo con el punto 15.1, información general: constante del generador de señales de distancia, fecha de precintado, identificador del taxi, hora real, identificación de la tarifa, información sobre el importe del servicio por un trayecto: cantidad total facturada, importe del servicio, cálculo del importe del servicio, suplementos por servicios adicionales, fecha, hora de inicio, hora de finalización, distancia recorrida en el trayecto, información acerca de la tarifa o tarifas: parámetros de la tarifa o tarifas. En aplicación y transposición de la norma europea se aprobó y publicó el Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida. Según la actora "los aparatos taxímetros, independientemente de su finalidad que no es otra que garantizar una precio por un servicio de transporte en base a las medidas de tiempo, distancia, de manera conjunta o individualizada, pueden llevar incorporado "interfaces", que establezcan otras funciones siempre que no alteren las funciones básicas del aparato. Ahora bien, como dice la Directiva Europea, y la norma estatal que lo desarrolla, para que esto pudiera llevarse a cabo, y al margen de que dichos "interfaces" no alteren las funciones específicas del taxímetro, es necesario que el Estado así lo establezca, máxime si tenemos en cuenta que las Comunidades Autónomas solamente tienen competencia ejecutiva, que no legislativa sobre la materia, como estableció el Tribunal Constitucional en sentencias de 13 de mayo y 12 de diciembre de 1991 .A la vista de lo expuesto, queda claro la falta de competencia municipal para alterar el objeto y fines de los instrumentos de medida, y para efectuar una regulación horaria en los mismos con fines diferentes a los de tarificación" Descartando que el Ayuntamiento de Madrid vaya a proceder a la homologación de los taxímetros, la propia directiva permite el uso del taxímetro como instrumento de control horario dado que la propia definición de los taxímetros que ofrece la Directiva 77/95/CEE del Consejo de 21 de diciembre de 1976 permite entender que una de sus funcionalidades es el control del tiempo al indicar que "los contadores cronokilométricos, denominados en adelante « taxímetros » , son instrumentos que , teniendo en cuenta las características del vehículo en el que se instalan y las tarifas para las que están regulados, calculan automáticamente e indican en cualquier momento de su uso : las cantidades que deberán abonar los usuarios de los vehículos públicos denominados taxis, en función de las distancias recorridas y, por debajo de una determinada velocidad, el tiempo durante el que se ocupa el vehículo, excluyendo los diversos suplementos cuya percepción pueda ser autorizada por reglamentos locales en vigor en los Estados miembros. " (...) En el apartado 2 del Anexo se establece la posibilidad de medir el tiempo por el taxímetro ya que regula las unidades de medida y que son las únicas que se autorizarán para expresar las indicaciones que proporcionen o indiquen los taxímetros: El metro o el kilómetro, respecto a la distancia. No obstante, hasta que expire el período transitorio durante el que se autoriza en la Comunidad el empleo de unidades de medida del sistema imperial a que se refieren los capítulos C y D del Anexo de la Directiva 71/354/CEE del Consejo, de 18 de octubre de 1971, relativa a las unidades de medida modificada en último término por la Directiva 76/770/CEE, en caso de que así lo deseen el Reino Unido o Irlanda, las distancias podrán expresarse, en dichos Estados, en yardas o en millas; El segundo, el minuto o la hora, respecto al tiempo. " Por tanto si una de las funcionalidades*



*del taxímetro es la medida del tiempo que vinculado al dato de la ocupación distancia y velocidad genera el precio del servicio no es obstáculo a que sirviendo dicho instrumento para la medición del tiempo se utilice para la finalidad complementaria de controlar el tiempo de servicio del vehículo y su utilización por uno o más conductores, de esta forma sin alterar el dispositivo se simplifica el uso de otros elementos complementarios que habrían de instalarse, y que redundaría en un mayor coste para el titular de la licencia. Al no modificarse la homologación ni la funcionalidad del instrumento el Ayuntamiento de Madrid tiene potestad para la utilización de datos secundarios que pueden obtenerse del aparato en sus relaciones con los titulares de las licencias, y que mantiene con la corporación una relación de sujeción especial.*

Debe desestimarse el indicado motivo de impugnación en atención a los motivos expuestos en la sentencia indicada

**VIGESIMO-PRIMERO.-** También impugna el artículo 24 de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014, referido a los elementos de seguridad y que indica que:

*A solicitud del titular de la licencia, y previa autorización por parte del Ayuntamiento de Madrid, podrá instalarse una mampara de seguridad de entre las homologadas por el órgano competente de industria. Las especificaciones técnicas relativas a la instalación de las mamparas se recogen en el Anexo IV.*

*2. La mampara será transparente, contará con un dispositivo para efectuar el pago de los servicios desde el interior del vehículo que resulte suficientemente iluminado una vez instalada la mampara y permitirá la comunicación verbal entre los usuarios y el conductor cuando ello sea necesario a juicio de los usuarios, sin que tengan que accionar ningún elemento del sistema.*

*3. En el caso de que el vehículo autotaxi disponga de un sistema de video vigilancia con fines de seguridad, se colocará un distintivo informativo en los términos previstos en el Anexo V.B.1. Se entenderá por sistemas de vídeo vigilancia las cámaras fijas o móviles o cualquier medio técnico análogo.*

*4. El titular de la licencia deberá comunicar mediante instancia al Ayuntamiento el desmontaje de la mampara en el plazo de un mes".*

La redacción originaria :

*1. Corresponde al Ayuntamiento de Madrid autorizar la instalación de las mamparas de seguridad en los vehículos auto-taxi, de entre las homologadas por el órgano competente de Industria y previa consulta a las asociaciones representativas de los titulares de licencias. Las especificaciones técnicas relativas a la instalación de las mamparas se recogen en el Anexo IV.*

*2. La mampara será transparente, contará con un dispositivo para efectuar el pago de los servicios desde el interior del vehículo, que resulte suficientemente iluminado una vez instalada la mampara, y permitirá la comunicación verbal entre los usuarios y el conductor cuando ello sea necesario a juicio de los usuarios sin que tengan que accionar ningún elemento del sistema.*

*3. Corresponde al Ayuntamiento de Madrid autorizar los sistemas de comunicación o cámaras que por motivos de seguridad podrán instalarse en los vehículos auto-taxi. Dicha autorización estará condicionada al cumplimiento de la normativa aplicable a este tipo de sistemas, especialmente en materia de seguridad y protección de datos.*

La parte actora afirma que *Se incumple el Reglamento ( CE ) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009, en sus artículos 4 y 5 en cuanto establecen la obligación de los fabricantes sobre vehículos, y llega a la conclusión de que le corresponde al fabricante determinar los aspectos técnicos de los elementos a instalar, aún independientes en los vehículos, y no al Ayuntamiento de Madrid, por lo que fijar los requisitos y regulación de las mamparas de seguridad escapa de sus competencias. Todo ello, sin olvidar que en España la única administración competente en materia de industria sobre vehículos es el Estado conforme a lo manifestado en el apartado de taxímetros.*

Debe significarse que respecto de la redacción original y en lo referido a las mamparas que es el extremo impugnado la nueva redacción sólo incluye el extremo de que la instalación de la mampara se producirá *A solicitud del titular de la licencia*, por lo que las consideraciones que señalábamos en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 son plenamente aplicables.

Decíamos en dicha sentencia que:

Debe indicarse que el artículo 26 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero , establece la competencia exclusiva de la Comunidad de Madrid en materia



de . Ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, el transporte terrestre y por cable. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres en el ámbito de la Comunidad. En aplicación del mismo se dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y en su desarrollo el 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 cuyos artículos 27 y 28 establecen:

*El módulo luminoso, que deberá situarse en la parte delantera del techo del vehículo, permitirá visualizar desde el exterior la tarifa que está siendo aplicada en cada momento, así como, en su caso, la situación de disponible del vehículo.*

*Taxímetro y módulo luminoso deberán estar debidamente comprobados y precintados por el órgano administrativo competente.*

*Artículo 28. Mamparas de seguridad :*

*La instalación de mamparas de seguridad en los vehículos requerirá la expresa autorización del órgano municipal competente, que deberá fijarse en el cristal delantero del vehículo, estando el tipo de mampara homologada. Sólo se permitirá la instalación de mamparas homologadas, debiendo contar, en todo caso, con dispositivos para efectuar el pago de los servicios desde el interior del vehículo, y para la comunicación entre los usuarios y el conductor.*

*Las mamparas llevarán, en todo caso, dispositivos para permitir el pago de las tarifas desde el interior del vehículo y para comunicar verbalmente a los usuarios con el conductor cuando ello sea necesario a juicio de los usuarios.*

*Cuando se autorice en un vehículo la instalación de mampara de seguridad, con separación del espacio del conductor a los viajeros, la capacidad será de cuatro plazas como mínimo, contando con la del conductor, ampliable a cinco cuando el conductor autorice la utilización del asiento contiguo al suyo.*

Los preceptos impugnados, tienen su cobertura en dicha normativa autonómica que por otra parte ha desplazado la normativa estatal anterior en esta materia.

La descripción que la Ordenanza contiene de dichos elementos, además resulta independiente de la homologación de los mismos por parte del estado, por lo que se tratará de requisitos concurrentes necesarios para su instalación.

Por tanto también procede la reestimación de dicho motivo de impugnación

**VIGESIMO-SEGUNDO.-** Se impugna el apartado 2. c) del artículo 29 de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 que establece que para la revisión del permiso municipal de conductor de autotaxis, será necesario acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos: (...) c) Carecer de antecedentes penales.

Este precepto ha sido anulado por la Sentencia dictada por esta Sala y Sección de 31 de octubre de 2017 dictada en el **Rollo de Apelación número 544 de 2.017** dimanante del procedimiento ordinario número 65 de 2015 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 24 de Madrid en la que se ha indicado:

Respecto de la carencia de antecedentes penales para acceder al permiso municipal de autotaxi, en la Sentencia dictada por esta Sala y Sección de 17 de julio de 2017 (ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 en su fundamento jurídico trigésimo cuarto se indica que:

*Respecto de la carencia de antecedentes penales exigidos tanto para la obtención del permiso municipal de conducción de vehículos auto-taxis como para su renovación, la parte afirma que no tiene una justificación dicho precepto, ni cobertura legal suficiente, toda vez que nos encontraríamos con que ¿Qué sentido tiene que se exija para poder ser conductor de taxi no tener antecedentes penales cuando algunos de ellos pueden provenir por hechos ajenos a la prestación del servicio de taxi?.*

*Véase por ejemplo, delitos privados por calumnias o injurias. De ahí que, la exigencia de dicho requisito perjudicaría la conducción del vehículo (véase que uno de los fines de la pena es la reeducación del infractor).*

*Es cierto, que el requisito de la ausencia de antecedentes penales se encuentra establecido en el artículo 31 1 b) 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.*

*Sin embargo, debe la Sentencia del Tribunal Constitucional Sentencia 144/1999, de 22 de julio de 1999 ya indicó que el Registro Central de Penados y Rebeldes está regulado por una prolija legislación de rango reglamentario*



preconstitucional (Reales Decretos de 18 de febrero de 1901, Reales Órdenes de 30 de octubre de 1910, 9 de enero de 1914 y 13 de junio de 1929, siendo la última el Real Decreto núm. 340/1997, de 7 de marzo, por el que se incorpora este Registro al organigrama de la Subdirección General de Relaciones con la Administración de Justicia y el Ministerio Fiscal, Ministerio de Justicia), y a él se refieren muy diversas Leyes en las que se dispone la necesidad de presentar un certificado negativo de antecedentes penales para obtener determinadas licencias, autorizaciones o prestaciones de la Administración Pública. Este Registro, que se rige por su propia y dispersa normativa, conforme a lo establecido por el art. 37.5 e) de la Ley 30/1992, y también por el art. 2.3 c) de la Ley Orgánica 5/1992, de 29 de octubre, de Regulación del Tratamiento Automatizado de Datos de Carácter Personal, no deja por ello de estar sometido al límite de la debida garantía de la intimidad de las personas en lo que al acceso a sus asientos se refiere. Así lo dispone genéricamente el art. 105 b) C.E. para todos los archivos administrativos, sin eludir, pues así lo exige el art. 10.2 C.E. a efectos interpretativos, lo previsto en el art. 8 C.E.D.H. y en el art. 6 del Convenio para la Protección de las Personas con respecto al Tratamiento Automatizado de Datos de Carácter Personal de 28 de enero de 1981 (ratificado el 27 de enero de 1984) del Consejo de Europa, que prohíbe, aunque con excepciones (art. 9) el tratamiento automatizado de los datos de carácter personal referentes a condenas penales a menos que el Derecho interno prevea garantías adecuadas, y, por último, en términos similares al anterior, el art. 8 de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre, relativa a la Protección de las Personas Físicas en lo que respecta al Tratamiento de Datos Personales y a la Libre Circulación de estos Datos. De estas normas cabe desprender, no sólo que la vida privada de la persona o su familia, en la que a todas luces parece integrarse su historial penal, constituye un límite al acceso de la información relativa a esas circunstancias, sino que el propio almacenamiento y tratamiento automatizado de aquélla está sometido a fuertes constricciones, que obligan a una interpretación restrictiva y rigurosa de los términos en los que esa información puede divulgarse o transmitirse, incluso (y, quizá, sobre todo) entre distintos órganos del Estado. Y esta interpretación restrictiva se reafirmaba en lo que ahora interesa con mayor rotundidad si cabe en el art. 118, tercer párrafo, 3.º, C.P. de 1973 (y cuya dicción se mantiene aún en el art. 136 del C.P. vigente a la fecha de hoy), al establecer que las inscripciones de antecedentes penales en dicho Registro no son públicas, y sólo se emitirán certificaciones con las limitaciones y garantías previstas en sus normas específicas y en los casos establecidos en la Ley, y, en todo caso, se librarán las que soliciten los Jueces y Tribunales.

Conforme a esa legalidad, resulta que las certificaciones de antecedentes penales sólo pueden solicitarse por el interesado o por los órganos judiciales u otros poderes públicos cuando así lo disponga una norma con rango legal.

Fuera de estos casos, y dada la naturaleza de los datos contenidos en el referido Registro, el acceso a ellos vulnera el derecho a la intimidad de aquél a quien se refieran.

La información relativa a un aspecto tan sensible de la vida de un individuo como son sus antecedentes penales, que indudablemente afectan a su integridad moral, debe estar a recaudo de una publicidad indebida y no consentida por el afectado, y, aún en el caso de que una norma de rango legal autorice a determinados sujetos el acceso a la misma, con o sin el consentimiento del afectado, ese acceso sólo está justificado si responde a alguna de las finalidades que explican la existencia del Archivo o Registro en el que estén contenidas; fines que deberán coincidir con alguna de las limitaciones constitucionalmente impuestas a la esfera íntima del individuo y su familia. Así pues, si el acceso no se realiza con estricta observancia de las normas que lo regulan, se vulnera el derecho a la intimidad. Y se vulnera ese derecho en la medida en que aquel Archivo o Registro se puede convertir en una fuente de información sobre la vida de una persona o su familia, menoscabando la confidencialidad de esa información, y que debe garantizarse mediante el establecimiento de las oportunas precauciones sobre la accesibilidad de la misma, pues el hecho mismo de la existencia de estos Archivos y Registros conteniendo información sensible relativa a un individuo, puesta a disposición del poder público, entraña de suyo un grave riesgo para la intimidad individual.

Por esta razón, la existencia de ese Archivo o Registro, la información que en él puede almacenarse y su accesibilidad al conocimiento de otros poderes públicos o particulares debe estar sometida al estricto escrutinio del fin que lo legitime, que no puede ser otro que la realización efectiva de los límites constitucionales al derecho a la intimidad del art. 18.1 C.E. Todas estas precauciones derivadas del contenido constitucional del derecho a la intimidad y, en particular, del deber positivo de protección de este derecho, que pesa sobre los poderes públicos, son, justamente, la razón que justifica las medidas legales restrictivas del acceso a esa información sensible, constituyendo una ilegítima intromisión en la intimidad individual, lesiva del art. 18.1 C.E. la infracción de las normas sobre acceso a la información relativa a una persona o su familia, con independencia de que esa información sea objetivamente considerada de las íntimas o de que su conocimiento o divulgación pueda ser pernicioso para la integridad moral o la reputación de aquel o de aquellos a quienes se refiere. Pues, de no ser así, atribuiríamos a los poderes públicos el poder de determinar qué es íntimo y qué no lo es, cuando lo que el art. 18.1 garantiza es un derecho al secreto, a ser desconocido, a que los demás no sepan qué somos o lo que hacemos, vedando que terceros, sean particulares o poderes públicos, decidan cuáles sean los lindes de nuestra



vida privada, pudiendo cada persona reservarse un espacio resguardado de la curiosidad ajena, sea cual sea lo contenido en ese espacio.

El Tribunal Constitucional, establece una reserva de Ley para el acceso a los antecedentes penales y en el caso presente ni el artículo 31 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 ni el artículo 38 3 apartado c) de la ordenanza impugnada tienen cobertura legal debiendo señalarse que el apartado 4º del artículo 136 del Código Penal establece que Las inscripciones de antecedentes penales en las distintas Secciones del Registro Central de Penados y Rebeldes no serán públicas. Durante su vigencia sólo se emitirán certificaciones con las limitaciones y garantías previstas en sus normas específicas y en los casos establecidos por la Ley. En todo caso, se librarán las que soliciten los Jueces o Tribunales, se refieran o no a inscripciones canceladas, haciendo constar expresamente, si se da, esta última circunstancia.

Pero además, la exigencia de dicho requisito también afecta al derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la de la Constitución y el artículo 53 de la de la Constitución establece que sólo por ley, que en todo caso deberá respetar su contenido esencial, puede regularse dicha materia, así como al artículo 14 de la Carta magna introduciendo una discriminación por circunstancias personales o sociales cuando el artículo 73 apartado 2º de la Ley Orgánica 1/1979, de 26 de septiembre, General Penitenciaria, establece que los antecedentes no podrán ser en ningún caso motivo de discriminación social o jurídica. Resulta paradójico que el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, no imponga para el acceso a la función pública la carencia de antecedentes penales sino exclusivamente la condena a la pena de inhabilitación absoluta o especial para empleos o cargos públicos por resolución judicial, y se exija dicho requisito a aquellos que ni siquiera tienen la condición de empleados públicos.

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.

(...)Por las razones expuestas en el fundamento jurídico segundo de la presente resolución el requisito establecido en el artículo 29 2º c) de la Ordenanza Reguladora del Taxi en la redacción establecida por acuerdo del pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014 publicada en el boletín oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 es nula,

**VIGESIMO-TERCERO.**- También, se impugna el artículo 29 bis de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014, que regula el Procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi.

1. La vigencia del permiso municipal de conductor de autotaxi estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su obtención.

2. El Ayuntamiento, previos los informes o pruebas que, en su caso, y en atención a las circunstancias concurrentes estime oportunos, iniciará el procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de autotaxi cuando tenga conocimiento de la desaparición de alguno de los requisitos exigidos.

3. El acuerdo de iniciación incluirá el contenido mínimo siguiente:

a) Relación de los hechos y circunstancias que induzcan a apreciar, racional y fundadamente, que carece de alguno de los requisitos que se exigieron para su obtención.

b) Adopción, en su caso, de la medida de suspensión cautelar e intervención inmediata del permiso municipal.

c) Plazos y forma de que dispone el titular para acreditar el requisito o requisitos exigidos, con la advertencia de que el Ayuntamiento podrá dictar resolución motivada declarando la extinción del permiso municipal cuando concurra alguna de las causas previstas en el apartado 8 b).

4. El acuerdo de iniciación se notificará al titular del permiso municipal por cualquier medio que permita tener constancia de su recepción, concediéndole un plazo de quince días para presentar cuantos documentos y alegaciones estime convenientes a fin de acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos.

Transcurrido el plazo para presentar alegaciones, se comunicará al interesado el lugar, fecha y hora de la realización de la prueba correspondiente, en su caso.

En el supuesto de acordarse la suspensión cautelar del permiso municipal, se pondrá en conocimiento del titular de la licencia de autotaxi el inicio del procedimiento.

5. Las formas para acreditar el cumplimiento del requisito o requisitos exigidos serán las siguientes:



a) Si afectara a los conocimientos, sometiéndose a la prueba de control de conocimientos a la que alude el artículo 28. Se entenderá que afecta a los conocimientos si, como titular de la licencia municipal de autotaxi, hubiese sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de tres infracciones graves por incumplimiento del régimen tarifario, del régimen de descanso y duración máxima de prestación del servicio y de itinerarios, en el plazo de dos años.

b) Si afectara a los requisitos físicos y psicofísicos exigidos, sometiéndose a las pruebas de aptitud psicofísica que procedan ante los servicios sanitarios que se indique por el Ayuntamiento.

c) Si afectara a la validez del permiso de conducción de la clase BTP, aportando el permiso de conducción, sin perjuicio de las comprobaciones que proceda realizar de oficio.

d) Si afectara a la existencia de antecedentes penales, presentando certificado de cancelación de antecedentes penales.

6. El titular del permiso municipal podrá someterse a las pruebas establecidas en el apartado 5 a) y b) hasta un máximo de dos veces en el plazo de cinco meses a contar desde la finalización del plazo de presentación de alegaciones.

7. En cualquier momento del procedimiento anterior al trámite de audiencia, el interesado podrá aportar los documentos que estime pertinente en su defensa y tomar vista del expediente.

8. Transcurrido el plazo para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos, el Ayuntamiento dictará resolución en los siguientes términos:

a) Cuando el interesado acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos, se acordará el sobreseimiento del procedimiento y el levantamiento, en su caso, de la medida de suspensión cautelar e intervención del permiso, y adquirirá de nuevo eficacia el permiso municipal de conductor de autotaxi.

b) El Ayuntamiento dictará resolución motivada declarando la extinción del permiso municipal cuando concurra alguna de las siguientes causas:

1. El resultado de la prueba exigida fuera desfavorable en la segunda ocasión en que se realiza.

2. Tratándose de una prueba para explorar las aptitudes físicas y psicofísicas se comprobare que el impedimento es irreversible.

3. Su titular no acredite los requisitos en los plazos exigidos.

9. El plazo máximo en el que deberá dictarse la resolución expresa del procedimiento y su notificación será de seis meses, contados desde la fecha del acuerdo de iniciación.

El plazo para resolver el procedimiento y notificar la resolución se suspenderá en los casos y con los límites que se establecen en la normativa reguladora del procedimiento administrativo común. En todo caso, cuando deba requerirse a cualquier interesado para la subsanación de deficiencias y la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios, se suspenderá por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento de acreditación de requisitos y su efectivo cumplimiento por el destinatario, o, en su defecto, por el transcurso del plazo concedido.

10. Transcurrido el plazo máximo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa se producirá la caducidad del procedimiento. La resolución que declare la caducidad ordenará el archivo de las actuaciones.

11. El titular de un permiso municipal cuya extinción haya sido declarada podrá obtener un nuevo permiso acreditando los requisitos establecidos en el artículo 29.2. Además, se estará a lo siguiente:

a) Cuando la extinción se haya declarado por desaparición de los conocimientos previstos en la letra 5 a), el interesado deberá superar la prueba de control de conocimientos.

b) Cuando la extinción se haya acordado por la desaparición del requisito establecido en el artículo 28.3 b), el Ayuntamiento podrá requerir la aportación de informes médicos y el sometimiento a pruebas médicas que en función de las circunstancias concurrentes estime oportunas".

Por congruencia con lo señalado en el fundamento jurídico anterior, ha de declararse la nulidad del apartado 5 d) Si afectara a la existencia de antecedentes penales, presentando certificado de cancelación de antecedentes penales, en la medida que la circunstancia referida influencia de la existencia de antecedentes penales, para la adquisición y mantenimiento de la licencia de conducción de vehículos autotaxis, ha sido suficientemente debatida por las partes, por lo que no se precisa el uso de las facultades establecidas en el artículo 33 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa



**VIGESIMO-CUARTO.-** Respecto del resto de citado precepto la parte actora afirma que *la administración municipal no tiene competencias en materia de procedimientos administrativos, debiendo quedar el mismo sometido íntegramente a la normativa estatal y/o autonómica (LEY 30/1992, de 26 de noviembre).*

*Así, por ejemplo: 29 bis 3 y 4, 29 bis 6 (plazo para resolver el procedimiento); Igualmente, se establece aspectos que no tienen cobertura legal. Por ejemplo: Suspensión cautelar (art. 29 bis. 3 b) y 4).*

*Restricción en las veces para acudir a los exámenes para obtener nuevo permiso municipal (art. 29 bis 6).*

El Letrado Consistorial del Ayuntamiento de Madrid, en su contestación a la demanda respecto de dicho precepto indica que:

*Acreditados los requisitos indicados, el interesado obtiene el permiso municipal de conductor de autotaxi que le habilita a ejercer la profesión debiendo obtener asimismo, para su adecuada identificación durante la prestación del servicio, la tarjeta de identificación regulada en los artículos 31 y siguientes de la Ordenanza Reguladora del Taxi.*

*Por tanto, se contemplaba el procedimiento de obtención y revisión de los permisos municipales de conductor de autotaxi, momentos en los que el interesado acreditaba los requisitos indicados; pero estos requisitos de validez del permiso deben darse no sólo en el momento de su obtención y revisión y a instancia del titular, sino también durante su vigencia y a instancia del Ayuntamiento. Ante una presunta desaparición o pérdida sobrevenida de los requisitos que se exigieron para su obtención, la regulación no contemplaba un procedimiento específico que permitiese al Ayuntamiento actuar en favor del interés general: el destinatario del servicio de transporte. Y tal posibilidad le viene sin duda alguna de la competencia atribuida por el mencionado en el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre : "Los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales".*

*A título de ejemplo: Para obtener el permiso municipal se exige "no padecer impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de autotaxi", pero cuando en base a actuaciones de Policía Municipal se tiene conocimiento de que una persona pueda padecer un impedimento en los términos requeridos, el Ayuntamiento carecía en su propia norma de mecanismos que le permitiesen actuar de oficio para averiguar y esclarecer si procedía la extinción de la validez del permiso del que fuera titular. Sobrevienen una serie de causas que no existían en el momento de la obtención y cuya existencia hacen necesario su esclarecimiento y averiguación a efectos de una posible extinción .*

*Este supuesto de ineficacia sobrevenida del permiso queda atendido por el Ayuntamiento mediante el inicio y tramitación, con las debidas garantías, de un procedimiento que le permita proteger y velar por la seguridad del transporte y con un total respeto a los principios procedimentales recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*

*Con el fin de solventar estos casos de invalidez derivativa se plantea introducir un nuevo artículo 29 bis que regule el régimen jurídico aplicable en la extinción de los permisos municipales de conductor de autotaxi, con las debidas garantías y considerando la normativa procedimental aplicable (plazos de resolución, adopción de medidas cautelares, etc ).*

**VIGESIMO-QUINTO.-** No cabe duda que el Ayuntamiento de Madrid que tiene competencia no discutida por la parte respecto de la concesión de las licencias de autotaxis, tanto las que permiten su titularidad como aquellas que permiten la conducción del vehículo autotaxis y de dicha competencia se deriva la posibilidad de declarar su extinción. Dichas licencias, tienen la naturaleza subjetiva a la que se refiere el apartado 2 del artículo 9 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales, aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955 ( *licencias concernientes a las cualidades de un sujeto*). De conformidad con el artículo 16 del citado Reglamento de servicios **las licencias quedarán sin efecto si se incumplieren las condiciones a que estuvieren subordinadas** , y deberán ser revocadas cuando desaparecieran las circunstancias que motivaron su otorgamiento o sobrevinieran otras que, de haber existido a la sazón, habrían justificado la denegación y podrán serlo cuando se adoptaren nuevos criterios de apreciación.

La extinción regulada en la ordenanza, no es sino la expresión del supuesto antes indicado en el reglamento cuando establece que **las licencias quedarán sin efecto si se incumplieren las condiciones a que estuvieren subordinadas** , por lo que ningún reproche puede realizarse a la regulación que realiza la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014, respecto de la posibilidad de regular la posibilidad de acordar la extinción de las licencias.

Y respecto del procedimiento, como indicaba el preámbulo de la hoy derogada Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.





La Ley recoge esta concepción constitucional de distribución de competencias y regula el procedimiento administrativo común, de aplicación general a todas las Administraciones Públicas y fija las garantías mínimas de los ciudadanos respecto de la actividad administrativa. Esta regulación no agota las competencias estatales o autonómicas de establecer procedimientos específicos *ratione materiae* que deberán respetar, en todo caso, estas garantías. La Constitución establece la competencia de las Comunidades Autónomas para establecer las especialidades derivadas de su organización propia pero además, como ha señalado la jurisprudencia constitucional, no se puede disociar la norma sustantiva de la norma de procedimiento, por lo que también ha de ser posible que las Comunidades Autónomas dicten las normas de procedimiento necesarias para la aplicación de su derecho sustantivo, pues lo reservado al Estado no es todo procedimiento sino sólo aquél que deba ser común y haya sido establecido como tal. La regulación de los procedimientos propios de las Comunidades Autónomas habrán de respetar siempre las reglas del procedimiento que, por ser competencia exclusiva del Estado, integra el concepto de Procedimiento Administrativo Común.

En el aspecto procedimental, el artículo 29 bis se ajusta a la legislación de procedimiento administrativo común y así respecto del plazo máximo de duración del expediente en la medida que no supera el plazo de seis meses, puesto que el artículo 42 de la entonces vigente la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y que hoy regula de forma idéntica el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, preceptos en los que se indica que:

*El plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será el fijado por la norma reguladora del correspondiente procedimiento.*

*Este plazo no podrá exceder de seis meses salvo que una norma con rango de Ley establezca uno mayor o así venga previsto en la normativa comunitaria europea.*

Respecto de la adopción de medidas cautelares el artículo 72 de la entonces vigente la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común también las preveía pues señalaba que *Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolverlo, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficiente para ello.* El artículo 56 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas regula de forma similar dicha afiliación para adoptar medidas provisionales.

**VIGESIMO-SEXTO** .- Respecto a la restricción de las veces para acudir a los exámenes, contenida en el apartado 6º del artículo 29 bis que indica que *el titular del permiso municipal podrá someterse a las pruebas establecidas en el apartado 5 a) y b) hasta un máximo de dos veces en el plazo de cinco meses a contar desde la finalización del plazo de presentación de alegaciones*, debe señalarse que aunque pudiera parecer una norma limitativa de derechos, no es tal, pues el Ayuntamiento podía acordar la extinción sin permitir la readquisición de los *conocimientos* precisos para mantener la licencia de conducción o el restablecimiento de la salud en supuestos de pérdida de *los requisitos físicos y psicofísicos exigidos*. La limitación, viene impuesta por el mero hecho de que el expediente debe concluirse y está sometido a plazo, sin que se pueda olvidar que el apartado 11 del mismo artículo 29 bis indica permite al titular de un permiso municipal cuya extinción haya sido declarada la obtener un nuevo permiso acreditando los requisitos establecidos en el artículo 29.2. Además, se estará a lo siguiente:

a) Cuando la extinción se haya declarado por desaparición de los conocimientos previstos en la letra 5 a), el interesado deberá superar la prueba de control de conocimientos.

b) Cuando la extinción se haya acordado por la desaparición del requisito establecido en el artículo 28.3 b), el Ayuntamiento podrá requerir la aportación de informes médicos y el sometimiento a pruebas médicas que en función de las circunstancias concurrentes estime oportunas".

**VIGESIMO-SÉPTIMO**.- Respecto de los artículo 37 y 38 de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 que regula el régimen de descanso y duración del servicio, la parte entiende que se infringe la Ley de Garantía de Unidad de Mercado así como en la normativa de la Unión Europea en materia de libre establecimiento y competencia. Esta cuestión ha sido tratada en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017-ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013, en la que se señaló que nos encontrábamos de la reglamentación de un servicio público, no de una actividad privada, y que el ámbito de los transportes urbanos está excluido del ámbito de aplicación de la Directiva de Servicios 2006/123 de la Constitución. Así se señaló que:



(...) nos encontramos ante la prestación de un servicio público impropio y no a las actividades no asalariadas y su ejercicio, así como la constitución y gestión de empresas. Debiendo indicarse que el Artículo 58 del Tratado (antiguo artículo 51 TCE), indica que la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes y en este el artículo 91 del Tratado establece que teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán (...) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro; en consecuencia, no resulta de aplicación el artículo 54 en relación con el artículo 49 del Tratado de la Unión resultando justificada la distinción, pues ésta es instrumental, respecto al control de la actividad tal y como señala el Ayuntamiento de Madrid, cuando indica que **van referidas al número de autorizaciones que pueden ser otorgadas para prestar el servicio de taxi; es decir, establecimiento de un contingente máximo de operadores autorizados a actuar en el mercado (un numerus clausus); también hay restricciones referidas a la calidad y la seguridad en la prestación del servicio, como la superación de determinadas pruebas por parte de los conductores y operadores, el tipo o características de los vehículos o la fijación de determinadas reglas sobre la indumentaria de los taxistas; y restricciones relacionadas con el precio del servicio de taxi, ya sean tarifas máximas, mínimas o fijas.**

También se indicó que: Descartamos que la norma afecte a la libertad de establecimiento, por tratarse del sector del transporte y de un sector que por sus características está sometido a regulación de acceso al mismo.

Y con cita de la Sentencia dictada por esta sala y sección el 18 de febrero de 1999 ( ROJ: STSJ M 1527/1999 - ECLI:ES:TSJM :1999:1527 ) y en la que se indicaba respecto de la supuesta vulneración del principio de libertad de empresa reconocido en el artículo 38 de la Constitución que a esta Sala le resulta paradójico que sea esgrimido por quien pretende ser titular de una licencia que en definitiva garantiza el ejercicio de una actividad vedada para el común de los ciudadanos no titulares de tal licencia. La exasperación del principio de libertad de empresa habría de suponer que no existieran licencias para acceder a dicha actividad, pero una vez aceptada por el recurrente la necesidad de una licencia para el ejercicio en exclusiva de dicha actividad, que es lo que pretende el recurrente al solicitar la transferencia de una de ellas, no puede entenderse contrario al principio de libertad de empresa que el ordenamiento establezca limitaciones para el acceso a dichas licencias, precisamente para promover que la titularidad de las mismas sea ostentada por quienes explotan directamente el servicio, evitándose entre otras cosas la concentración de las licencias en unas pocas manos, lo que podría suponer un régimen monopolístico que si afectaría a la libre competencia.

Y en concreto, respecto al régimen de descansos en la tantas veces citada la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013

Se señala que :

La impugnación, se realiza en atención a la vulneración del principio de libertad de establecimiento, debiendo remitirnos a fundamentos anteriores, en la que ya se descartó la misma, puesto que la intervención administrativa del servicio del taxi se concreta en normas que contienen importantes restricciones a la competencia. Ahora bien el régimen de descanso, pudiera ser 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. Lo cierto es, que dicha finalidad puede conseguirse estableciendo un régimen de prestación obligatoria, determinados días y un régimen de descanso opcional, y sin perjuicio de que el actual artículo 18 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid tras la redacción establecida por la Ley 6/2013, de 23 de diciembre establece como infracción grave h) El incumplimiento del régimen de descansos establecido, en su caso, por el Municipio, de conformidad con lo que se disponga reglamentariamente. De donde se deduce, que los Ayuntamientos tienen competencia para establecer un régimen obligatorio de descansos, (...)

**VIGESIMO-OCTAVO.-** Igualmente y en relación con el régimen de descansos que en el texto original se contenía en el artículo 38 de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 y que establecía:



1. *Todas las licencias de auto-taxi deberán prestar servicio de lunes a domingo un mínimo de siete horas diarias y un máximo de 24 horas, salvo los días de descanso obligatorio. Dicho periodo se computará entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente.*
2. *A tal efecto, los titulares de las licencias de auto-taxi deberán incorporar al funcionamiento del aparato taxímetro de su vehículo, los elementos de control oportunos, así como las especificaciones técnicas que se establezcan.*
3. *El cómputo del tiempo de servicio comenzará en el momento en que se pulse el taxímetro en posición de libre. Desde la pulsación del taxímetro hasta su encendido en posición de libre transcurrirán cinco minutos.*
4. *La interrupción del taxímetro por tiempo igual o inferior a sesenta minutos computará como tiempo de prestación de servicio.*
5. *Los tiempos no utilizados durante el período de prestación de servicio no serán trasladables ni acumulables a días semanales siguientes.*
6. *Si se está realizando un servicio y termina el periodo de prestación, continuará funcionando el taxímetro hasta finalizar el mismo.*
7. *Se autoriza a la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue para que, teniendo en cuenta la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente, la evolución del sector del taxi y para adecuar la oferta y la demanda, establezca, dentro del periodo indicado en el apartado 1 de este artículo, la duración máxima de prestación del servicio.*

La nueva ordenanza sólo incorpora tan sólo la previsión siguiente:

"el órgano municipal competente, teniendo en cuenta la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente, la evolución del sector del taxi y para adecuar la oferta y la demanda, podrá establecer, dentro del período indicado en el apartado 1, la duración máxima de prestación del servicio".

Aunque la parte niegue la proporcionalidad de la medida la misma se encuentra en el propio precepto cuenta pues son la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente, la evolución del sector del taxi y adecuar para adecuar la oferta y la demanda. Desde la perspectiva de que nos encontramos ante un servicio público que excede de la mera actividad económica resulta justificado que el Ayuntamiento en los supuestos excepcionales indicados pueda intervenir modulando el régimen de descansos en la adecuación de la oferta a una demanda excepción como puede ser un acontecimiento público que desplace a Madrid un considerable número de usuarios del taxi.

Debe desestimarse dicho motivo de impugnación

**VIGESIMO-NOVENO.-** El régimen del artículo 37 bis de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 ha sido estudiado en la Sentencia dictada por esta Sala y Sección en la que se señaló que:

"El artículo 38 bis de la ordenanza modificada por el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 establece regula el artículo 38 bis. Régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi establece

*Con el fin de adecuar la oferta y la demanda de transporte de las personas con movilidad reducida, se establece un régimen especial de exención de descanso válido para períodos de tiempo determinado, que será aplicable a las licencias que adscriban vehículos eurotaxi.*

*Para la aplicación de este régimen especial de exención de descanso, la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue deberá efectuar una convocatoria, siguiendo la regulación contenida en los apartados siguientes, entre todos los titulares de licencias de autotaxi para que voluntariamente puedan acogerse a este régimen adscribiendo un eurotaxi a su licencia.*

*En todo caso, la duración máxima de prestación del servicio de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi se regirá por lo dispuesto en el artículo 38 de la presente ordenanza.*

2. *Por el Ayuntamiento de Madrid se revisará anualmente el parque de eurotaxis para garantizar su suficiencia y asegurar la efectividad de los servicios que deben prestarse a las personas con movilidad reducida, procediendo, en su caso, a las convocatorias oportunas.*

*Para considerar la adecuación o suficiencia se tendrá en cuenta el porcentaje de la flota de autotaxis indicado en la normativa general de accesibilidad aplicable y el plazo previsto en la misma.*

3. Las convocatorias se realizarán previa consulta a las asociaciones representativas del sector y de consumidores y usuarios, garantizando en todo caso los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación, y deberán fijar el contenido mínimo siguiente:

a) Los términos en los que se establece la excepción de los descansos obligatorios de lunes a domingo a que se refiere el artículo 37.1.

b) La posibilidad de exhibir publicidad en el exterior de los vehículos en los términos a los que se refiere el artículo 26.6 c).

c) El cupo de licencias que podrá adherirse a este régimen.

d) La vigencia del régimen, que no podrá ser superior a seis años.

e) El plazo para adscribir el vehículo eurotaxi a la licencia.

f) Las obligaciones que asumen los titulares de licencias durante el periodo de vigencia del régimen, entre las que se expresarán:

1º Tener adscrito un vehículo eurotaxi a la licencia.

2º Prestar servicio de modo prioritario a las personas con movilidad reducida

3º Estar adscrito a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos

4º Facilitar la información, obtenida a través de las entidades a que se refiere el apartado 3 a) 4º, relativa a la prestación del servicio realizado a personas con movilidad reducida, especialmente el número y características de los servicios contratados, los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos, y quejas y reclamaciones de los usuarios.

5º Llevar a bordo del vehículo el documento justificativo del régimen de eurotaxi expedido por el Ayuntamiento.

6º Retirar del vehículo la letra indicativa del día de libranza a que se refiere el apartado 2 del artículo 25.

El incumplimiento de alguna de las obligaciones previstas en los números 1º al 4º llevará aparejada, previo procedimiento contradictorio, la reposición de oficio de la licencia al régimen general de descanso y publicidad establecidos para el resto de las licencias.

4. La adhesión es voluntaria, por lo que en cualquier momento a lo largo de la vigencia del periodo establecido los titulares de las licencias podrán renunciar mediante declaración expresa.

5. En los casos de renuncia o reposición de oficio de la licencia al régimen general por incumplimiento de las obligaciones establecidas, los titulares de las licencias deberán devolver el documento justificativo de régimen de eurotaxi, reponer la letra indicativa del día de libranza y, en su caso, retirar la publicidad correspondiente .

Las bases del procedimiento por el que se registrarán las convocatorias para la concesión del régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi se regula en el art 38 ter de la ordenanza.

1. El procedimiento por el que se registrarán las convocatorias para la concesión del régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxis se ajustará a las siguientes reglas:

a) Iniciación

1º El procedimiento se iniciará siempre de oficio mediante convocatoria pública aprobada por el órgano competente y será publicada en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en la página web del Ayuntamiento de Madrid.

2º Los interesados deberán presentar la solicitud según el modelo que a tal efecto se establezca en la convocatoria en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a su publicación.

3º Las solicitudes podrán presentarse en las oficinas de registro del Ayuntamiento de Madrid, de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas y mediante las demás formas previstas en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, en su caso, a través del Registro Electrónico del Ayuntamiento de Madrid.

b) Requisitos.

Sólo podrán participar en la convocatoria quienes cumplan los requisitos siguientes:

1º Ser titular de licencia de autotaxi del Ayuntamiento de Madrid

2º Haber obtenido resultado favorable en la revisión administrativa anual de los dos años inmediatamente anteriores al año de publicación de la convocatoria en la licencia con la que participa. En el caso de que el



*solicitante no pudiera acreditar este requisito por falta de antigüedad suficiente en la titularidad de la licencia, se exigirá el resultado favorable en la revisión que, en su caso, le haya correspondido.*

*3º No haber sido sancionado por el Ayuntamiento de Madrid en firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves a la normativa de transporte urbano en automóviles turismo que resulte de aplicación durante los dos años inmediatamente anteriores a la fecha de publicación de la convocatoria.*

*c) Instrucción*

*1º El órgano encargado de instruir el procedimiento será el que se indique en las respectivas convocatorias y realizará de oficio cuantas actuaciones y actividades estime necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de las cuales deba formularse la resolución.*

*2º Una vez recibidas las solicitudes y comprobados los requisitos, el órgano competente publicará en la página web del Ayuntamiento de Madrid un listado de los solicitantes excluidos en el que se fijará el plazo máximo de diez días hábiles para efectuar alegaciones.*

*Finalizado el plazo de alegaciones, se publicará en la página web del Ayuntamiento de Madrid resolución por la que se declare aprobada la relación definitiva de solicitantes admitidos y excluidos.*

*3º Si el número de solicitantes fuera superior al cupo de licencias establecido en la convocatoria se procederá a un sorteo público, cuyo lugar, fecha y hora de celebración se publicará en la página web del Ayuntamiento de Madrid. El sorteo consistirá en la extracción de un número de licencia, a partir del cual se realizarán las adjudicaciones por orden correlativo del número de licencia y se elaborará, en su caso, una lista de espera.*

*d) Resolución*

*1º La resolución contendrá las relaciones ordenadas, según el orden de prelación derivado del sorteo, de los solicitantes que hayan resultado adjudicatarios y de los que formen la lista de espera. Asimismo contendrá una relación de las solicitudes que se desestimen con indicación de la causa.*

*2º La resolución se publicará en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en la página web del Ayuntamiento de Madrid.*

*3º El plazo máximo para resolver será de seis meses a contar desde la publicación de la convocatoria.*

*Transcurrido el plazo máximo sin que se haya recaído resolución expresa, los interesados podrán entender desestimada la solicitud por silencio administrativo.*

*2. Dictada resolución, los adjudicatarios deberán adscribir un vehículo eurotaxi en el plazo previsto en la convocatoria.*

*Acreditado dicho requisito, el Ayuntamiento expedirá un documento justificativo, momento a partir del cual se podrá iniciar la prestación del servicio en el régimen especial de eurotaxi.*

*Los adjudicatarios que no acrediten la adscripción de un eurotaxi a su licencia en el plazo máximo establecido perderán su derecho a disfrutar del régimen especial.*

*3. Si durante la vigencia del régimen alguno de los adjudicatarios transmitiese la licencia, podrá acordarse su continuación a favor del adquirente, siempre y cuando acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en la convocatoria para ser beneficiario y asuma las obligaciones inherentes al mismo.*

*4. En caso de que algún adjudicatario causare baja en el régimen especial, podrá acordarse su concesión a favor del beneficiario siguiente en el orden de prelación establecido por el tiempo que reste hasta la finalización del período de vigencia.*

*(...) Respecto de la infracción del principio de igualdad previsto en el artículo 14 de la Constitución , en la Sentencia dictada por esta Sala y sección el 10 de julio de 2012 ( ROJ: STSJ M 8887/2012 - ECLI:ES:TSJM :2012:8887 ) en el Procedimiento Ordinario 352/2011 se ha indicado que en cuanto a la alegada infracción del derecho de igualdad, ha de ser asimismo rechazada, porque si bien el principio de igualdad vincula a todos los poderes públicos tal y como prevé taxativamente el artículo 53.1 de la Constitución , incluido el poder legislativo, no prohíbe sin embargo que el legislador contemple la necesidad o conveniencia de diferenciar situaciones distintas y de darles un tratamiento diverso, que puede incluso venir exigido, en un Estado social y democrático de derecho, para la efectividad de los valores que la Constitución consagra con el carácter de superiores del Ordenamiento Jurídico. Lo que prohíbe el principio de igualdad jurídica es la discriminación, como declara de forma expresa el artículo 14 de la Constitución , es decir, que la desigualdad de tratamiento legal sea injustificada por no ser razonable. La apreciación de en qué medida la Ley ha de contemplar situaciones distintas que sea procedente diferenciar y tratar desigualmente o, desde*



otra perspectiva, que no deben ser tratadas igualmente, queda con carácter general confiada al Legislador, con el único límite de que no dé lugar a un resultado que vaya contra derechos y libertades reconocidos en la Constitución ni en general contra cualquier precepto o principio de la misma, ni, como resulta obvio, contra la esencia misma del propio principio de igualdad, que rechaza toda distinción de trato que por su alcance no sea objetiva ni razonable y que, por tanto, haya de calificarse de discriminatoria; la justificación de la desigualdad debe apreciarse en relación a la finalidad y efectos de la medida considerada, debiendo darse una relación razonable de proporcionalidad entre los medios empleados y la finalidad perseguida. Como indica la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en relación con el principio de igualdad a) no toda desigualdad de trato en la Ley supone una infracción del artículo 14 de la Constitución, sino que dicha infracción, la produce sólo aquella desigualdad que introduce una diferencia entre situaciones que pueden considerarse iguales y que carece de una justificación objetiva y razonable; b) el principio de igualdad exige, que a iguales supuestos de hecho se apliquen iguales consecuencias jurídicas, debiendo considerarse iguales dos supuestos de hecho cuando la utilización o introducción de elementos diferenciadores sea arbitraria o carezca de fundamento racional; c) el principio de igualdad no prohíbe al legislador cualquier desigualdad de trato, sino sólo aquellas desigualdades que resulten artificiosas o injustificadas por no venir fundadas en criterios objetivos y suficientemente razonables de acuerdo con criterios o juicios de valor generalmente aceptados; y d) por último, para que la diferenciación resulte constitucionalmente lícita, no basta con que lo sea el fin que con ella se persigue, sino que es indispensable además, que las consecuencias jurídicas que resultan de tal distinción sean adecuadas y proporcionadas a dicho fin, de manera que la relación entre la medida adoptada, el resultado que se produce y el fin pretendido por el legislador superen un juicio de proporcionalidad en sede constitucional, evitando resultados especialmente gravosos o desmedidos" ( STC 10/2005, de 20 de enero y las que en ella se citan). Y es que "(...) el principio de igualdad en la Ley consiste en que, ante supuestos de hecho iguales, las consecuencias jurídicas que se extraigan deban ser, asimismo, iguales, el primer aspecto que ha de verificarse es, si las situaciones que se comparan en la demanda de amparo, reflejan un término adecuado y suficiente de comparación ya que, como hemos señalado en múltiples ocasiones, el juicio de igualdad es relacional y requiere como presupuesto "que situaciones subjetivas que quieran traerse a la comparación sean, efectivamente, homogéneas o equiparables, es decir, que el término de comparación no resulte arbitrario o caprichoso" ( STC 199/2004, de 15 de noviembre y las que en ella se citan). "

(...) 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, puesto que el artículo 49 de la Constitución establece que *los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos*. Dicho principio ha de informar la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos. En aplicación del apartado 3º del artículo 9 que establece: que corresponde a los poderes públicos, promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social, la norma del Ayuntamiento de Madrid que promociona la disponibilidad de eurotaxi para su servicio a las personas con diversidad funcional y ello con independencia del número de servicios que se presten, habida cuenta no sólo el número de servicios que se prestan, pues lo que la parte actora señala, no es un dato estadístico, que no sirve para determinar el número de servicios demandados en un momento concreto en todo el territorio del área de prestación de servicios a los que pueden dar servicio el vehículo adaptado.

Además, debe tenerse en cuenta que dadas las características del vehículo Eurotaxi exige no sólo una mayor inversión en su compra sino también en su adaptación y sin que la posibilidad que el actor reclama al Ayuntamiento de Madrid como *el establecimiento de subvenciones o ayudas para la adquisición de dichos vehículos, la bonificación o subvención de la adaptación de los mismos, el establecimiento de ayudas económicas para los discapacitados en el uso del taxi que incrementen la demanda y hagan más rentable la adquisición de este tipo de vehículos por parte de los profesionales, el establecimiento de mejoras en la circulación y uso diario de este tipo de vehículos*, sea exigible más aún cuando muchas de ellas requieren una disponibilidad presupuestaria, que está sometida a criterios de control de gasto, teniendo la corporación local autonomía para establecer dichas medidas u otras de fomento indirecto como es la prevista en la ordenanza impugnada".

**TRIGÉSIMO.-** Por último y en relación con el artículo 49 2º de la ordenanza que regula el régimen de paradas. La cuestión que fue tratada en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 .

*Se afirma que en relación a Aeropuertos y Estaciones cuya competencia no es municipal sino de AENA y de ADIF respectivamente. Pero es que además desde el momento en que el artículo 45 del Decreto Autonómico*



74/2005, de 28 de julio fija para los servicios de emisora que "se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo...", no puede considerarse que cuando se acude previamente contratado a recoger a un viajero en estos dos puntos especiales el lugar deba ser la parada ya que el viajero puede salir por cualquier punto. Y que por otra parte el establecimiento de paradas y su ocupación por los vehículos es normativa sobre tráfico y seguridad vial y no de transportes.

La parte presupone que las paradas en Aeropuertos y Estaciones, no se va a realizar en una zona de dominio público municipal, debiendo indicarse que respecto del establecimiento de paradas existen títulos concurrentes que habilitan al Ayuntamiento de Madrid de conformidad con el artículo 25 de de la 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local como son la Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas que justifica que la subida y bajada de viajeros se realice en determinados lugares, la gestión de dominio público municipal y las propias en materia de auto-taxi. Por otra parte, respecto de las paradas en Aeropuertos y Estaciones, la competencia no puede otorgarse de forma exclusiva a AENA y ADIF, si estas se establecen dentro de sus propias instalaciones, pues el Ayuntamiento de Madrid mantendría las mismas en materia de gestión del servicio de auto-taxis, de forma que dicho precepto no incurre en nulidad alguna, si se interpreta en el sentido de que en estos casos, la fijación de las paradas se realizara con la voluntad concurrente de dichos entes públicos.

La adición de la excepción a la recogida de paradas, respecto de la recogida de personas con movilidad reducida, no supone un cambio de criterio. Ni siquiera la parte discute la excepción justificada en el artículo 49 de la de la Constitución

**TRIGÉSIMO-PRIMERO** .- Y respecto a la modificación del Anexo V.A.2 la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014 que entre otras cosas indica que:

*Placa interior de licencia y matrícula: 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 el número de la licencia, el número de plazas y la matrícula del vehículo en caracteres de fácil observación. La dimensión mínima de esta placa será de 35 mm. x 70 mm. y una vez instalada en el vehículo deberá presentar las puntas redondeadas, sin que en sus aristas queden bordes o rebabas que pudieran causar cualquier tipo de daño o lesión. Se podrá montar en posición horizontal o vertical, de manera que los caracteres alfanuméricos puedan ser leídos sin dificultad por los viajeros que ocupen las plazas traseras .*

La actora afirma, que la competencia en materia de vehículos y señalización le corresponde al Estado por lo que es este quien debe indicar la colocación de la placa en el interior de los vehículos auto-taxis.

Respecto del artículo 25 de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012, en la Sentencia dictada por esta sala y sección el 17 de julio de 2017 ( ROJ: STSJ M 7512/2017 - ECLI:ES:TSJM :2017:7512 ) en el Procedimiento Ordinario 75/2013 hemos señalado que el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, no regule esta materia no significa que otra legislación sectorial no pueda regularla, en la medida que se trata de vehículos singulares. Tampoco regula los elementos de otros vehículos como ambulancias, vehículos de bomberos, de policía. Por tanto la exigencia establecida en la ordenanza, es plenamente ajustada a derecho en la medida que el artículo 25 de 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 establece que :

*Los municipios establecerán los colores y distintivos que permitan identificar a los vehículos que prestan el servicio de auto-taxi.*

*En todo caso se hará constar de manera visible, en el exterior del vehículo, el número de licencia a que se encuentre afecto, y se llevará en lugar visible del interior una placa con dicho número, todo ello conforme a las normas que a tal efecto establezca cada municipio.*

Debe pues desestimarse el citado motivo de impugnación

**TRIGÉSIMO-SEGUNDO.**- De conformidad con el artículo 107 de la Ley 29/1998, de 13 de julio , reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa establece que si la sentencia firme anulase total o parcialmente una disposición general o un acto administrativo que afecte a una pluralidad indeterminada de personas, el órgano judicial ordenará su publicación en diario oficial en el plazo de 10 días a contar desde la firmeza de la sentencia.

**TRIGÉSIMO-TERCERO.**- **S** egún lo dispuesto en el apartado primero del artículo 139 de la Ley 29/1998, de 13 de julio , en su redacción establecida por la Ley 37/2011, de medidas de agilización procesal, en primera o única instancia, el órgano jurisdiccional, al dictar sentencia o al resolver por auto los recursos o incidentes que ante el



*mismo se promovieren, impondrá las costas a la parte que haya visto rechazadas todas sus pretensiones, salvo que aprecie y así lo razone, que el caso presentaba serias dudas de hecho o de derecho. En los supuestos de estimación o desestimación parcial de las pretensiones, cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad, salvo que el órgano jurisdiccional, razonándolo debidamente, las imponga a una de ellas por haber sostenido su acción o interpuesto el recurso con mala fe o temeridad. Al estimarse parcialmente el recurso contencioso-administrativo, no procede imponer las costas a ninguna de las partes.*

**VISTOS.-** los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación.

## FALLAMOS

Que estimamos en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador don Ignacio Batllo Ripoll en nombre y representación de la «Asociación Madrileña del Taxi» y en su virtud ANULAMOS los siguientes preceptos de la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de agosto de 2014.

1º.- el apartado 2. c) del artículo 29 de que establece que para la revisión del permiso municipal de conductor de autotaxis será necesario acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos: (...) c) Carecer de antecedentes penales.

2º.- El del apartado 5 d) del artículo 29 bis que señala *Si afectara a la existencia de antecedentes penales, presentando certificado de cancelación de antecedentes penales.*

Procédase a la publicación del fallo de esta sentencia, en el Boletín oficial de la Comunidad de Madrid, en el plazo de los diez días siguientes a la firmeza de la presente Sentencia.

No se efectúa especial pronunciamiento en cuanto a las costas, por lo que cada parte abonará las causadas a su instancia y las comunes lo serán por mitad.

Notifíquese la presente resolución a las partes con la advertencia de que contra misma cabe presentar recurso de casación, que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de treinta días, contados desde el siguiente al de su notificación, acreditándose en el escrito de preparación del recurso el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, con justificación del interés casacional objetivo que presente. Previa constitución del depósito previsto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial, bajo apercibimiento de no tener por preparado el recurso.

Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de esta Sección, cuenta-expediente nº 2612- 0000-93-0566-14 (Banco de Santander, Sucursal c/ Barquillo nº 49), especificando en el campo **concepto** del documento Resguardo de ingreso que se trata de un "Recurso" 24 Contencioso-Casación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, se realizará a la cuenta general nº 0049-3569-92- 0005001274 (IBAN ES55-0049-3569 9200 0500 1274) y se consignará el número de cuenta-expediente 2612-0000-93-0566-14 en el campo "Observaciones" o "Concepto de la transferencia" y a continuación, separados por espacios, los demás datos de interés.

Así por esta nuestra Sentencia, definitivamente Juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos

D. Juan Pedro Quintana Carretero D. Juan Francisco López de Hontanar Sánchez

D. José Daniel Sanz Heredero D. José Ramón Chulvi Montaner

Dª. Fátima Blanca de la Cruz Mera Dª. Natalia de la Iglesia Vicente