

OBSERVACIONES SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO, DEL CONSEJO DE GOBIERNO, POR EL QUE SE ESTABLECE UNA MORATORIA EN LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS ADSCRITOS A LICENCIAS DE AUTOTAXI EN LA COMUNIDAD DE MADRID , DESDE LA PERSPECTIVA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y UNIDAD DE MERCADO.

1. OBJETO

El día 12 de mayo de 2023 se ha recibido, en esta Dirección General de Economía, el texto del Proyecto de Decreto arriba referenciado (en adelante PD), su memoria de análisis de impacto normativo de 11 de mayo de 2023 así como la Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de 27 de abril declarando la urgencia en la tramitación del PD, para la remisión, en su caso, de observaciones de la Dirección General de Economía en relación con su impacto en la unidad de mercado y en la defensa de la competencia.

2. ANTECEDENTES

La Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, tiene atribuida la competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial. Asimismo, en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, en base a la cual se aprobó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en desarrollo de la cual se dictó el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio. La Ley 20/1998 fue modificada posteriormente por Ley 5/2022, de 9 de junio.

El Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de

transporte de viajeros, adscritos a las licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, permitiendo a los titulares de licencias de autotaxi mantener adscritos hasta el 31 de diciembre de 2022, los vehículos que, a partir del 1 de enero de 2021, inclusive, hubieran superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación.

La pandemia, la crisis energética, la situación de conflicto en algunas zonas de Europa y la crisis de los microchips, entre otros factores, ha incidido en la producción de los fabricantes de vehículos de todo el mundo, por lo que los titulares de las licencias que, con motivo de que su vehículo vaya a alcanzar la antigüedad de diez años, aun cuando hayan formalizado el pedido de un vehículo nuevo con tiempo suficiente, no tienen la certeza de que la entrega se vaya a producir en el plazo determinado por el fabricante.

El PD viene motivado por los importantes retrasos en el suministro de vehículos por lo que se hace aconsejable adoptar una nueva moratoria para permitir que los titulares de licencias de autotaxi puedan seguir trabajando con sus vehículos, aun cuando superen la antigüedad de diez años, fijando como límite el 31 de diciembre de 2023.

3. CONTENIDO

El PD se estructura en una parte expositiva, un artículo único y dos disposiciones finales.

Brevemente, el PD establece que podrán continuar adscritos a las licencias de autotaxi, hasta el día 31 de diciembre de 2023, los vehículos que desde el día 1 de enero de 2023 hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación. Además, los titulares acogidos a la moratoria del Decreto 42/021 que acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo con una antelación de, al menos, tres meses, que no hayan podido disponer de los mismos

antes de 31 de diciembre de 2022 podrán seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o, como mucho, hasta el 31 de diciembre de 2023.

4. VALORACIÓN

Como ya hemos venido señalando en anteriores informes emitidos por esta DG¹ relativos tanto a la regulación del servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo (taxi) como mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) la regla de unidad de mercado y competencia “mismo mercado, misma regulación” debe ser un objetivo regulatorio.

Como ha señalado la CNMC² la regulación de toda actividad económica debe tener presente la perspectiva de la competencia efectiva en los mercados y los principios de la regulación económica eficiente. Estos principios deben informar la actuación de las Administraciones Públicas en su conjunto y se encuentran recogidos en nuestro ordenamiento jurídico tanto desde una perspectiva general como sectorial para el transporte. Los principios de no discriminación –que proscribire el tratamiento diferenciado entre operadores sin una justificación suficiente–, de necesidad –que implica que la normativa esté diseñada para su consecución de forma coherente y sistemática– y de proporcionalidad –en virtud del cual las limitaciones a la actividad económica han de ser adecuadas para garantizar la realización del objetivo que se

¹ Entre otros:

- Observaciones al Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid de 25/02/2022
- Observaciones sobre el Proyecto de Decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio, desde la perspectiva de Defensa de la Competencia y Unidad de Mercado de 28/11/2022
- Observaciones sobre el Proyecto de Decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, desde la perspectiva de Defensa de la Competencia y Unidad de Mercado de 10/04/2023

² PRO/CNMC/003/18 sobre el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

persigue y no ir más allá de lo estrictamente necesario para conseguirlo– resultan pilares fundamentales en cualquier enfoque regulatorio.

La previsión de una moratoria en la “vida útil” de los vehículos aplicable exclusivamente a los autotaxi, justificada en las dificultades existentes en el suministro de vehículos nuevos por parte de los fabricantes olvida que la regulación de los VTC prevé idéntica obligación de renovación de los vehículos que alcancen una antigüedad de 10 años y que, los titulares de estas autorizaciones, han de acudir al mismo mercado de vehículos y se ven afectados por idénticas dificultades.

Por tanto, en aras a garantizar el principio de no discriminación recogido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público³, ha de recordarse que cualquier actuación normativa que se lleve a cabo en el sector debe partir de un enfoque integral de la actividad de transporte en vehículos de turismo, de forma que la regulación aplicable a uno y otro perfil de operadores (taxi y VTC) sea homogénea.

Madrid a fecha de firma
El Director General de Economía

³ El art. 4.1 de la Ley 40/2015 dispone que la intervención de las Administraciones Públicas en el desarrollo de una actividad debe estar justificada en la protección del interés público y ser proporcionada, además de no incurrir en discriminación.