

MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL 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.

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras/Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha:	26 octubre 2023
Título de la norma	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.		
Tipo de memoria	<div> <div>Extendida x</div> <div>Ejecutiva <input type="checkbox"/></div> </div>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, para adaptarlo a la nueva realidad de mercado de transportes de este tipo de servicios.		
Objetivos que se persiguen	Adoptar medidas encaminadas a modernizar y flexibilizar la prestación de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros adaptándolos a la realidad requerida por los usuarios, de forma que los servicios satisfagan la necesidad de movilidad de los mismos con calidad y seguridad.		
Principales alternativas consideradas	No se han considerado al tratarse de la modificación de un reglamento preexistente.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Decreto		
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, un artículo único, con dieciséis apartados, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria única y tres disposiciones finales.		



Informes	<p>Se han recabado los informes de coordinación y calidad normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de la Dirección General de Igualdad y de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad. También se han solicitado los informes del Consejo de Consumo, del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad y del Comité Madrileño del Transporte por Carretera.</p> <p>Por último, se requerirán los correspondientes informes de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.</p>	
Trámite de participación: consulta pública /audiencia e información públicas	<p>El proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública desde el 08/07/2022 al 28/07/2022, ambos inclusive.</p> <p>Se ha realizado el trámite de audiencia respecto del Consejo para el Diálogo Social y de la Federación de Municipios de Madrid y el de información pública, publicándolo a tal efecto en el Portal de Transparencia. El proyecto ha estado publicado en el Portal de Transparencia desde el 15 de diciembre de 2022 hasta el 19 de enero de 2023, ambos inclusive.</p>	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	<p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene 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.</p> <p>Artículo 9 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.</p>	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	Aunque la norma no tiene un impacto significativo en la economía en general, sin embargo tiene cierta incidencia económica tanto desde el punto de vista de los titulares de las licencias de autotaxi, a los que se permite poder disponer de hasta 15 licencias de autotaxi y que no se puedan establecer limitaciones en



		relación al número de licencias en servicio ni de horas en que puedan realizar servicios los vehículos taxi, como de los usuarios regulando la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual.
	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid <input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso.
	La norma tiene un impacto por razón de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo



	La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto de orientación sexual e identidad de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
Otras Consideraciones	Ninguna	

I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

En el año 2005, mediante el Decreto 74/2005, de 28 de julio, fue aprobado el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo que, de acuerdo con lo previsto en su artículo 1.1, resulta de aplicación a los transportes públicos urbanos de viajeros realizados en automóviles de turismo (vehículos taxi) en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Ante los cambios producidos, desde su publicación, en la realidad del mercado de transportes en este tipo de servicios y las modificaciones normativas sustantivas que afectaban a su contenido, en el año 2018 se inició la tramitación de su modificación, lo que culminó con la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, el cual en su disposición final primera instaba a los municipios a adaptar sus ordenanzas en un plazo de seis meses, y dejaba sin efecto todo aquello en lo que resultara contrario a las previsiones que en él se contenían.

Estas modificaciones normativas son las operadas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (mediante las Leyes 6/2013, de 23 de diciembre, y 9/2015, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas) y en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de aplicación supletoria.



Además, de su adaptación a los citados cambios, la citada norma pretendía introducir una cierta modernización en el sector del taxi con una racionalización y flexibilización en las condiciones de prestación de este tipo de servicios con la adopción de importantes medidas de carácter social y económico para los titulares de las licencias de autotaxi, los conductores e incluso para los usuarios.

No obstante, con motivo de diversos procedimientos de impugnación (P.O 436/2019, 597/2019 y 731/2019) presentados contra el Decreto 35/2019, de 9 de abril, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en las sentencias núm. 341/2021, núm. 443/2021 y núm. 768/2022, de fechas 11 y 22 de marzo de 2021, y 29 de julio de 2022, respectivamente, declara su nulidad, al estimar que se «introducen cambios sustanciales en la redacción inicial de la disposición sometida a información pública que impide considerarlos como un simple «ajuste» connatural al procedimiento de elaboración y aprobación de la disposición general para depurar el resultado final del texto normativo», es decir, por un defecto formal en la tramitación de su elaboración.

Por este motivo, aun cuando la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, interpuso los correspondientes recursos de casación, de acuerdo con lo previsto en el artículo 89 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, al ser imprevisible cuando se produciría el pronunciamiento del alto tribunal y el sentido del mismo, dada la importancia de los cambios introducidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, se hacía necesaria la aprobación de una nueva disposición que incluyera su contenido, pues, en caso de producirse la firmeza de las sentencias, se restablecería la regulación contenida en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, tal cual fue aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, lo que podría generar falta de certeza respecto del derecho de aplicación en relación a los titulares de las licencias de autotaxi vehículos, conductores y condiciones de prestación de los servicios.

De entre las novedades introducidas por la citada norma se encontraban:

- Que los municipios, además de por el número de habitantes, puedan establecer planes de amortización de las licencias de autotaxi para ajustar la oferta a la demanda existente ya que, de acuerdo con la normativa, la realización del servicio del taxi se debe explotar cumpliendo el umbral mínimo de rentabilidad.
- Que los titulares de las licencias de autotaxi puedan adscribir a éstas, vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, y no solo de hasta 5 plazas, incluido el conductor, lo que permite realizar servicios para todos aquellos grupos familiares, etc., cuyo número son más de 4 y



hasta 8 personas, ampliando el número de potenciales grupos de usuarios que en otro caso deberían hacer sus desplazamientos en taxi utilizando dos vehículos.

- Que, al igual que ocurre cuando se trata de servicios entre dos Comunidades Autónomas en los que resulta de aplicación la normativa estatal, los servicios de recogida de viajeros en aeropuertos, estaciones de autobuses o ferrocarril que hayan sido previa y expresamente contratados puedan ser prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos de donde se encuentran aquéllos cuando el destino sea el municipio de la autorización de transportes.
- Que los titulares de vehículos taxi puedan realizar los servicios previamente contratados a precio cerrado permitiendo a los usuarios conocer el precio antes de su realización, lo que supone una medida muy beneficiosa desde el punto de vista de los consumidores y puede conllevar el aumento de la demanda de servicios a realizar por los vehículos taxi.
- Que los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, puedan promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual (vehículo compartido). Medida muy positiva para los usuarios al conllevar para estos una rebaja en los precios de los servicios que realicen compartiendo vehículo.
- Que se puedan establecer tarifas fijas en los servicios con origen o destino en áreas de cero emisiones, lo que contribuye a una protección al medio ambiente y un beneficio para los usuarios que conocerán el precio de sus desplazamientos antes de realizarlos.
- La actualización de los requisitos para la obtención de las licencias y la modificación el régimen sancionador para adaptarlo a la redacción de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, para combatir el intrusismo y procurar la competencia leal entre las empresas contemplando como causa de extinción de las licencias «el arriendo, traspaso o cesión de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma».

Ante esta situación, inicialmente se optó por la tramitación de un proyecto normativo por vía urgente, si bien, con posterioridad, para introducir nuevas previsiones en su contenido, al objeto de valorar su aceptación por los afectados, se inició una nueva tramitación del proyecto, desistiéndose de aquella.



En el transcurso de esta tramitación, en la que ya se habían recabado los informes preceptivos, la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, mediante la sentencia núm. 1208/2022, de 29 de septiembre, estima el recurso de casación interpuesto contra la sentencia dictada por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en fecha 11 de marzo en el recurso número 436/2019, anula la sentencia objeto del recurso y desestima el recurso por entender que:

«...un reglamento que regula un sector, como sucede en este caso con el transporte público urbano de Madrid, necesariamente incide en numerosas cuestiones que son objeto de las consideraciones efectuadas tanto en los informes que se recaban como en las opiniones expresadas por los interesados en los trámites de información pública. Es normal, por tanto, que el texto final contenga variaciones de mayor o menor calado en la valoración final que hace el titular de la potestad reglamentaria. Desde esta perspectiva no puede afirmarse, como vamos a ver, que ninguna de las modificaciones que objeta la entidad que impugnó el decreto altere de forma esencial la disposición que fue objeto del trámite de información pública».

En base a lo expuesto, consideran que las modificaciones realizadas en relación a la atribución a los ayuntamientos de la facultad de hacer un plan de amortización de licencias en función de la relación entre oferta y demanda, a la titularidad de las personas jurídicas y a las modificaciones relativas a los límites de licencias por titular si bien son relevantes no son sustanciales hasta el punto de requerir un nuevo trámite de información pública, dejando plenamente vigente la modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles turismo realizada mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Por eso, en la memoria elaborada al efecto se exponía: *«En definitiva, aun cuando quedan por resolver los recursos de casación interpuestos contra las sentencias del Tribunal Superior de Justicia números 443/2021 y 768/2022, de fechas 22 de marzo de 2021 y 29 de julio de 2022, respectivamente, se entiende que los pronunciamientos del Tribunal Supremo irán en el mismo sentido, declarando la plena vigencia del Decreto 35/2019, de 9 de abril, puesto que dichas sentencias son de idéntico contenido a la dictada en el recurso núm. 436/2019, de fecha 11 de marzo de 2019, en base a la cual el Tribunal Supremo se ha pronunciado».*

Pero, a la fecha de actualizar la presente memoria, ya se ha producido, en el mismo sentido que la antes vista, la sentencia núm.100/2023, de 27 de enero de 2023, de la misma Sala del alto Tribunal por la que se resuelve el recurso de casación núm. 4095/2021, que estima el recurso de casación



interpuesto contra la sentencia dictada por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en fecha 22 de marzo de 2021 en el recurso número 597/2019, por lo que solo queda por resolver el recurso de casación interpuesto contra la sentencia 768/2022, de fecha 29 de julio de 2022, por la que se resuelve el PO 731/2019.

Por este motivo, de nuevo se ha optado por desistir de la tramitación del *Proyecto de decreto por el que se deroga el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio y se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio*, e iniciar una nueva tramitación, a la que obedece la redacción de la presente MAIN, para llevar a cabo una nueva modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio.

Sin perjuicio de ello, en la elaboración de la norma proyectada y de esta Memoria del Análisis de Impacto Normativo (en adelante, MAIN), se han tenido en cuenta las distintas observaciones realizadas por los distintos órganos en las citadas tramitaciones mencionadas con anterioridad.

Mediante esta modificación se introducen nuevas previsiones para acercar los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros a la nueva realidad del sector, entre las que destacan:

- Se eleva el número de licencias de autotaxi de las que puede disponer cada titular, ya sea persona física o jurídica, si bien en un principio se estimó elevarlo hasta cincuenta, tras las alegaciones presentadas se ha estimado que el incremento sea hasta quince.
- La posibilidad de que, aun cuando los ayuntamientos garanticen el servicio de taxi, mediante la fijación del número de vehículos taxi que deben encontrarse en funcionamiento, el resto de los vehículos taxi también puedan prestar servicio, lo que afecta tanto a las horas diarias de prestación del servicio como al régimen de descansos (salvo un día a la semana, de lunes a viernes, quedando exentos los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida) y vacaciones de las licencias de autotaxi adscritas a los vehículos.
- Se prevé la existencia de empresas que puedan arrendar vehículos taxi («TAXI DE SUSTITUCIÓN»), no vinculados a licencia de autotaxi concreta, para los casos de accidentes y averías, lo que evitará que



los titulares de licencias puedan tener periodos en los que no puedan prestar servicio (no puedan trabajar), al encontrarse su vehículo taxi en reparación.

- Se actualizan los requisitos que han de cumplirse para poder obtener el permiso municipal de conductor de autotaxi.
- Se regulan los servicios contratados por plaza con pago individual.
- En los casos de incumplimiento del régimen tarifario, se introduce la aclaración de que la sanción corresponderá a la persona física o jurídica que hubiera calculado el precio.
- También, en coherencia con la eliminación del requisito que debían cumplir los solicitantes de transmisiones de licencias de autotaxi, de figurar inscritos un determinado plazo en el registro, se modifica la denominación del Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencias de Autotaxi a Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi.

Conviene resaltar, como se explica más detalladamente en el apartado siguiente relativo al contenido de la norma, que si bien, al inicio de su tramitación, el proyecto contemplaba cuatro disposiciones finales, estando la tercera dedicada a modificar el artículo único del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, 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, con motivo de la iniciación de la tramitación de un proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria hasta el 31 de diciembre de 2023 en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid (ya aprobada mediante el Decreto 227/2023, de 30 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria hasta el 31 de diciembre de 2023 en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid), la misma fue eliminada.

Además, de acuerdo con la sugerencia contenida en el informe 34/2023 de Coordinación y Calidad Normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de fecha 18 de mayo de 2023, se añade una disposición adicional tercera con la finalidad de poder establecer excepciones temporales a la antigüedad máxima de los vehículos.



Asimismo, hay que destacar que, si bien se ha valorado la posibilidad de aprobar una nueva disposición en lugar de otra norma modificativa del Decreto 74/2005, de 28 de julio, finalmente, por un criterio de oportunidad se ha desestimado esa opción por entender que es más aconsejable una modificación de la norma en cuestión.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

En la elaboración de la norma se han respetado los principios de buena regulación contenidos en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, y en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se trata de una norma que responde a los principios de necesidad y eficacia al venir motivada por el interés general de adecuar la regulación de los servicios de transporte público urbano prestados en vehículos autotaxi a la realidad existente en el mercado de transportes y la necesidad de actualizar el sector, en relación a los titulares de las licencias municipales y conductores, así como en cuanto a la prestación de los servicios y usuarios, lo que incide en la seguridad jurídica de todas las personas a las que la misma afecta y constituye la medida de menor incidencia indispensable para lograr el fin que persigue, ajustándose así al principio de proporcionalidad.

Asimismo, se cumple con el principio de seguridad jurídica, ya que con la misma se pretende ofrecer certeza a todos los afectados por la prestación de los servicios de taxi y usuarios de los mismos, del régimen jurídico de aplicación en la materia que, tras la sentencia núm. 1208/2022, de 29 de septiembre, de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, por la que se declara la plena vigencia del Decreto 35/2019, de 9 de abril, y, además, se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

El proyecto contiene la regulación precisa para responder a la finalidad a la que se dirige no entrando en contradicción con la normativa en vigor, conteniendo la regulación imprescindible para favorecer una mayor eficiencia y racionalidad en la gestión de los procedimientos que en el mismo se regulan.

Por último, se adecúa al principio de transparencia, en la medida en que se ha cumplido con el trámite de consulta pública previa y se procederá al trámite de audiencia e información pública, dándose publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y



Participación de la Comunidad de Madrid, con su publicación en el “Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”.

c) Análisis de alternativas

No cabe otra alternativa posible, ya que se trata de modificar un reglamento preexistente dictado en desarrollo de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, para establecer nuevos requisitos y condiciones en la prestación de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte de viajeros en vehículos taxi.

II. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido.

En primer lugar hay que resaltar, como ya se ha expuesto, que tras la sentencia núm. 1208/2022, de 29 de septiembre, de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, mediante, por la que se estima el recurso de casación interpuesto contra la sentencia dictada por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en fecha 11 de marzo en el recurso número 436/2019, anula la sentencia objeto del recurso y declara la vigencia plena del Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Con base en dicha sentencia se ha optado por desistir de la tramitación del *Proyecto de decreto por el que se deroga el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio y se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio*, iniciándose la tramitación de un nuevo proyecto normativo, del que se ha excluido el contenido de la modificación realizada mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, para introducir nuevas previsiones para modernizar y flexibilizar los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros.

En lo que al contenido se refiere, el proyecto de decreto cuenta con un artículo único, con dieciséis apartados, tres disposiciones adicionales y tres disposiciones finales.

El artículo único viene a modificar los siguientes artículos:



- Artículo 10.3, para incrementar de 3 a 15, el número de licencias de las que puede disponer un mismo titular. Si bien, inicialmente en el proyecto se contemplaba el incremento hasta 50 licencias, a la vista de las alegaciones formuladas en el periodo de información pública, se ha estimado conveniente, que el incremento sea de 3 a 15, por entender que es más progresivo.

- Artículo 13, relativo a la tramitación de solicitud conjunta de la licencia de autotaxi y de la autorización de transporte público discrecional interurbano, para regular en su apartado 4.d) cómo se ha de acreditar la disposición del vehículo cuando el titular de la licencia de autotaxi disponga del mismo en virtud de un arrendamiento ordinario.

- Artículo 17, referido a la transmisión de las licencias de autotaxi, para modificar la redacción de su apartado 2, contemplando que como resultado de las transmisiones no se podrá superar, en ningún caso (ni incluso en los de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de éste), el límite de las 15 licencias de taxi de las que puede disponer un mismo titular y eliminar el límite de que cuando un titular de licencia haya transmitido una licencia municipal de autotaxi no pueda volver a obtener ninguna otra, en el mismo o diferente municipio, hasta transcurridos dos años, al entenderse que esta condición limita el acceso a la actividad.

En la regulación que se proyecta no existe ninguna referencia al precio de las transmisiones de las licencias municipales, al tratarse de una normativa que afecta a todos los municipios de la Comunidad de Madrid, y no teniendo el mismo valor las licencias de autotaxi en todos los municipios, por una parte y, por otra, se trata, en su caso, de una competencia municipal.

- Artículo 20, eliminando el último párrafo del mismo para permitir la disposición de los vehículos en *renting* ya que en este caso en el permiso de circulación del vehículo, generalmente, figura la empresa arrendadora titular del vehículo, por lo que puede que el titular de la licencia no coincida con el titular del correspondiente permiso de circulación.

- Artículo 25, para añadir un apartado 2 y permitir que los ayuntamientos, atendiendo a la potencia fiscal y longitud exterior de los vehículos, para establecer una línea Premium, así como a otras características específicas por dirigirse al transporte de un colectivo determinado, como puede ser la gente joven, puedan autorizar que ciertos vehículos autotaxi no sean de color blanco, e incluso excepcionar el uso de determinados distintivos previstos en el apartado 1 del mismo artículo.

- Artículo 29, para determinar en su apartado 1 que, en los casos de sustitución del vehículo adscrito a la licencia de autotaxi, el vehículo sustituto no



pueda sobrepasar la antigüedad en su caso por la normativa estatal para poder obtener una autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo o superar la antigüedad del sustituido. En su apartado 2 para establecer que la desvinculación del vehículo respecto de la licencia conllevará, en todo caso, el desmontaje y retirada del taxímetro del vehículo sustituido y en el apartado 3 para limitar a 3 meses como máximo, salvo que quede acreditado que se precisa un plazo mayor, el tiempo en el que, en los casos de accidente o avería del vehículo, el titular pueda seguir prestando servicio mediante un vehículo que cumpla los requisitos exigidos en el reglamento salvo el referido a la antigüedad previsto en el apartado del mismo artículo, de forma que el vehículo podrá tener más de dos años, e incluso más que el vehículo al que sustituye mientras dure la reparación, pero en ningún caso podrá tener más de 10 años de antigüedad. Asimismo, se elimina en este artículo la exigencia de autorización previa por el ayuntamiento ya que en el artículo siguiente se somete al régimen de la comunicación al tratarse de un procedimiento más ágil, que elimina cargas burocráticas.

- Se añade un artículo 29 bis referido al arrendamiento de vehículos para casos de accidente o averías, en el que se contempla que el órgano autonómico competente podrá autorizar que determinadas empresas cuenten con vehículos que puedan ser utilizados por los titulares de las licencias de autotaxi mientras dure la reparación de los vehículos accidentados o averiados y se establecen las condiciones que habrán de cumplirse para que pueda llevarse a cabo su utilización.

Estas empresas, por tanto, deberán estar autorizadas por el órgano autonómico con competencia en la materia, el cual anotará en el Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi, tanto los datos referidos a las empresas arrendadoras, a las que haya otorgado la autorización, como a los vehículos de los que disponen para este fin.

La diferencia de tratamiento de estas empresas respecto a las que, en virtud del artículo 20, realizan tareas análogas en el sentido de arrendar vehículos a los titulares de las licencias de autotaxi, radica en que éstas se encuentran reguladas por la Ley 16/1987, de 30 de julio, artículos 133 y siguientes, y en el Título V, capítulo IV, sección 1^a, artículos 176 a 179 de su reglamento de aplicación, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

De acuerdo con el artículo 133.1 de la citada ley:

«La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de



seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias».

Por tanto, a estas empresas también se les exige, además de otros requisitos, que se trate de empresas que se dediquen profesionalmente a la actividad al tener que cumplir todas las obligaciones que por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas. Además, en la regulación que en las citadas normas se hace, las autorizaciones de transporte se encuentran inscritas en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte (REAT), dependiente de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana; registro en el que, como es lógico, no se encuentran inscritas las licencias municipales de autotaxi, que si lo están en el Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi, y donde el órgano autonómico, de acuerdo con el proyecto normativo, anotará tanto los datos referidos a las empresas arrendadoras, a las que haya otorgado la autorización, como a los vehículos de los que disponen para este fin, los cuales van a ser utilizados, de forma temporal, para adscribirlos a una licencia que ya consta en el citado registro adscrita a un vehículo concreto.

Además se establece cómo deberán ir identificados externamente los vehículos, las inspecciones que han de cumplir estos, la documentación que se debe llevar a bordo de los vehículos y la comunicación que ha de hacerse al ayuntamiento competente u órgano gestor del Área de Prestación Conjunta de Servicios, los datos referidos al arrendamiento de los vehículos, acompañando el contrato de arrendamiento del vehículo y el documento que justifique que el vehículo sustituido está en reparación o ha sido declarado siniestro. Asimismo, deberá ser comunicado al órgano competente en transporte interurbano de la Comunidad de Madrid.

- Artículo 31, relativo a los requisitos para obtener el permiso que habilita a ejercer la profesión, actualizando respecto a estos los conocimientos que se han de tener para su ejercicio y la necesidad de acreditar estos conocimientos mediante la superación de una prueba realizada por los ayuntamientos u órganos gestores de las correspondientes áreas de prestación conjunta de servicios (apartado 2). En el apartado 3, se contempla el contenido del anterior apartado 2, según el cual la revisión del permiso municipal de conductor de vehículo autotaxi, al tratarse de una competencia municipal, se hará por los ayuntamientos, en la forma y condiciones que determinen las ordenanzas municipales.

Hay que destacar la inclusión en el apartado 1.c) del requisito de «No haber sido condenado por la comisión de delitos contra la libertad sexual» (título VIII, del libro II, del Código Penal). De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.5 de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de Modificación del sistema de protección a la



infancia y a la adolescencia:

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

Mediante el Real Decreto 1110/2015, de 11 de diciembre, se regula el Registro Central de Delincuentes Sexuales, previsto en el artículo anterior, con el cual, además de perseguir la prevención y protección de los menores frente a la delincuencia de naturaleza sexual se desarrolla un sistema para conocer si quienes pretenden acceder y ejercer profesiones, oficios y actividades que impliquen un contacto habitual con menores carecen de condenas, tanto en España como en otros países, por los delitos a los que se refiere este real decreto con la finalidad de contribuir a la protección de los menores contra la explotación y el abuso sexual.

La Orden de 5 de junio de 2001, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se regula la habilitación de vehículos para el transporte escolar y los requisitos de otorgamiento y visado de las autorizaciones de transporte regular de uso especial, permite en su artículo 7.1.e) que los vehículos taxi puedan prestar transporte escolar al hacer referencia a la autorización VT. Por ello, aun cuando es difícil pensar que en los grandes núcleos urbanos se presten esos servicios mediante este tipo de vehículos, no es tan raro en algunas zonas de la Comunidad de Madrid, zonas afectadas por la despoblación, se utilice a los vehículos taxi para realizar el transporte escolar. Por tanto, desde el momento en que cabe la posibilidad de que el transporte escolar se preste con vehículos taxi y los conductores, puedan tener un contacto habitual con los menores, es preciso la inclusión de este requisito.

Asimismo, aunque se ha valorado hacer la prohibición más específica de que estos conductores no puedan hacer transporte escolar, no sería justo extender la prohibición a aquellos que no se encuentran en tal circunstancia, por una parte y, por otra, no se escapa a la realidad el hecho de que en la actualidad, es frecuente que los menores utilicen los servicios de taxi, incluso contratados por los propios padres a través de las distintas plataformas existentes, por lo que se ha estimado como mejor opción el recoger dicho requisito de forma genérica, pues, en muchos casos tienen un contacto habitual con menores, estando de



acuerdo con ello las asociaciones representativas del sector y siendo un requisito que, en la actualidad, ya se contempla en la Ordenanza reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid.

- Artículo 37.2, sobre contratación del servicio, para posibilitar que los municipios, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias, de los usuarios y consumidores y del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, promuevan la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que se cumpla lo previsto en el artículo 37 bis y se contraten a través de medios electrónicos que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación.

Además, se prevé que para ello será necesario contar con el informe de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias, de los usuarios y consumidores y del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid. En este último caso, el informe tendrá carácter vinculante, lo que obedece a que corresponde a este órgano la valoración de que los servicios propuestos no pierden el carácter discrecional, esencial a este tipo de transportes, convirtiéndose en otro tipo de servicios que podrían, de forma irregular, detraer viajeros a otras modalidades de transporte de viajeros en autobús.

- Se añade un artículo 37 bis para regular los servicios contratados por plaza con pago individual, estableciendo que, en todo caso, serán servicios previamente contratados a precio cerrado a través de medios electrónicos, estableciéndose los trayectos por los que estarán integrados, la información que se deberá facilitar para la contratación y las condiciones que deberán cumplirse en su realización, así como respecto del precio abonado por los viajeros.

- Artículo 38, relativo a “Tarifas”, para, mediante la modificación del apartado 3, establecer expresamente que las tarifas también son de obligatorio cumplimiento para cualquier persona física o jurídica que intervenga en el cálculo del precio de los servicios y que los ayuntamientos deberán facilitar los parámetros para el cálculo del precio cerrado, mediante su publicación en la página web municipal y que, en los servicios previamente contratados a precio cerrado, en el taxímetro no se mostrará importe alguno y en el módulo luminoso se visualizará, en todo momento, que se realiza un servicio previamente contratado.

- Artículo 41. Se modifica su apartado 1 para establecer que los ayuntamientos o los órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios podrán establecer reglas de regulación y organización de servicio a fin de garantizar que en todo momento se cumple el servicio, pero sin poder limitar



el número de licencias de autotaxi en servicio, salvo un día a la semana, de lunes a viernes, lo que, en ningún caso, se aplicará a los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, ni fijar un número máximo diario de horas en los que los vehículos adscritos a una licencia autotaxi puedan realizar servicios. Asimismo, se elimina la referencia que anteriormente se hacía en el artículo a la legislación laboral y de la Seguridad Social por entenderse innecesaria, ya que los ayuntamientos u órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios, en todo caso, deberán establecer las reglas de regulación y organización del servicio con sujeción a dichas normas, que resultan legislación básica.

- Artículo 42, para introducir en su apartado 1.e), en relación a las hojas de reclamaciones, exigibles conforme a la normativa en materia de consumo, que deberá exhibirse, en el interior del vehículo, un cartel que indique de su existencia a disposición del consumidor. Asimismo, en el apartado 2 de dicho artículo se aclara, en relación los documentos que deban ser exhibidos por los conductores, a requerimiento de la Inspección del Transporte y demás agentes de la autoridad, que podrán ser exhibidos en formato digital cuando así hayan sido emitidos por los correspondientes ayuntamientos.

Las modificaciones que se contempla en este artículo se corresponden, las observaciones realizadas en la anterior tramitación por el Consejo de Consumo en relación con el apartado 1.e) y, respecto del apartado 2, por la necesidad de contemplar que los documentos puedan llevarse de forma electrónica ya que, por parte de algunos ayuntamientos, ya se están expidiendo determinados documentos en este formato, por lo que, tenía que recogerse en el mismo. Sin embargo, no se contempla la modificación del apartado 1.i), cuya redacción obedece a la redacción original de la norma aprobada en el año 2005, entendiéndose que, con la misma, no se limitan las competencias municipales sino que pone de manifiesto la estrecha colaboración que las organizaciones representativas del sector, que no son otras que las asociaciones con representación en el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, tenían con la administración en la época en la que se elaboró.

- Artículo 45.1, relativo a inicio de servicio y puesta en marcha del taxímetro, para contemplar que la contratación de los servicios previamente contratados por radio- taxi y teléfono, por cualquier medio telemático será accesible a las personas con discapacidad, garantizándose de esta forma el derecho a la accesibilidad cognitiva y de comunicación.

- Artículo 46, sobre itinerario del servicio, para establecer que, además de los casos en los que exista una tarifa fija autorizada, en los servicios previamente contratados a precio cerrado o por plaza con pago individual, el itinerario del servicio será el que determine el conductor y no el usuario como es



la norma general. Ello obedece a que, en dichos casos, el precio de los servicios está determinado en función de unos parámetros de distancia y tiempo, por lo que, el variar el itinerario puede implicar variación en el precio del servicio.

- Artículo 60.c), para contemplar la aclaración de que en, los casos de incumplimiento tarifario, la sanción será imputable al que lo hubiera calculado.

Las disposiciones adicionales prevén el cambio de denominación del Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencias de Autotaxi que pasa a denominarse registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi, la primera; la sustitución de las referencias hechas en el texto a la «ficha de características técnicas del vehículo» a «tarjeta de inspección técnica de vehículos», para adaptar la terminología empleada en el texto del reglamento a la prevista en el Real Decreto 920/2017, del 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de los vehículos y a la posibilidad de que la tarjeta ITV sea electrónica y para prever que, en circunstancias excepcionales, se puedan establecer excepciones temporales a la antigüedad máxima de los vehículos establecida en el artículo 10.1.e).

La disposición transitoria única viene a contemplar el caso de aquellos vehículos que, a la entrada en vigor de la disposición, no cuenten con la preceptiva autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo, ni puedan optar a ella por no cumplir el requisito de antigüedad máxima exigido, en su caso, en la normativa del Estado, para que puedan seguir prestando servicios de autotaxi de carácter urbano hasta su sustitución, momento que el titular deberá solicitar para el vehículo sustituto dicha autorización procediéndose, en caso contrario, conforme determina el artículo 18.1.b).

En cuanto a las disposiciones finales, la primera prevé que los ayuntamientos deberán adaptar sus ordenanzas a los previsto en esta norma en el plazo de seis meses desde su aprobación, quedando sin efecto en todo lo que se opongan o contradigan a lo previsto en el mismo; la segunda contiene la habilitación normativa al titular de la consejería competente en materia de transportes para dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y ejecución del decreto y la tercera contempla su entrada en vigor al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Conviene destacar que si bien, al inicio de su tramitación, el proyecto normativo contemplaba cuatro disposiciones finales, estando la tercera dedicada a modificar el artículo único del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, 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, con motivo de la iniciación de la



tramitación de un proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria hasta el 31 de diciembre de 2023 en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, la misma fue eliminada.

La iniciación de dicho proyecto, ya aprobado mediante el Decreto 227/2023, de 30 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria hasta el 31 de diciembre de 2023 en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, a que, ante la persistencia en el año 2023 de los problemas en la fabricación y suministro de vehículos existentes en el año 2022, pareció oportuno tramitar un nuevo proyecto normativo para aprobar una nueva moratoria que amparase tanto a los titulares de los vehículos acogidos a la moratoria establecida mediante el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, como a aquellos titulares cuyos vehículos alcancen la antigüedad de diez años en el año 2023. En su tramitación, el informe 34/2023 de Coordinación y Calidad Normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de fecha 18 de mayo de 2023, sugería, para evitar la dispersión normativa de la regulación del transporte en vehículos de autotaxi, incluir las excepciones temporales a la antigüedad máxima de los vehículos establecidas en el artículo 10.1.e) en una disposición adicional del propio reglamento, lo que se ha llevado a cabo incluyendo una disposición adicional tercera al proyecto normativo.

b) Análisis jurídico.

b.1. Encaje de la norma en el derecho nacional y en el de la Unión europea.

En relación con el derecho nacional y comunitario la materia sobre la que versa la modificación proyectada es de competencia propia de las comunidades autónomas, al tratarse de la regulación de servicios que se realizan íntegramente en su ámbito territorial.

Por otra parte, la modificación propuesta no implica discriminación alguna por razón de nacionalidad o residencia ni limitación de ninguno los principios y libertades que garantiza la normativa comunitaria.

b.2. Vigencia de la norma

La propuesta normativa se dicta con carácter indefinido, quedando sujeta a ulteriores cambios que hagan necesaria la actualización de su contenido y no prevé la derogación de ninguna norma



b.3. Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de decreto ya que supone una modificación del desarrollo reglamentario de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en materia de transporte de viajeros en vehículo de turismo llevada a cabo mediante el Decreto 74/2005, de 28 de julio.

III. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL DECRETO DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

Con motivo de la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, se declararon nulos los artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que regulaban el transporte urbano de viajeros, así como el párrafo 2, del artículo 2, al considerar que la regulación que hacía el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial. De ahí que la Comunidad de Madrid promulgara la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el territorio de la misma.

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, puede aprobar mediante decreto los reglamentos necesarios para el desarrollo y ejecución de las leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las leyes del Estado cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, por delegación o transferencia, y



ejercer en general la potestad reglamentaria, siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros.

El proyecto normativo que se propone supone la modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, dictado en desarrollo de la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid aprobada por Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

En consecuencia, y a la vista de las cuestiones competenciales indicadas anteriormente, se considera que el proyecto de decreto se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

IV. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

La aprobación de este decreto no conlleva ningún impacto en los gastos e ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.

b) Impacto económico

La norma no tiene un impacto significativo en la economía en general, sin embargo, tiene cierta incidencia económica tanto desde el punto de vista de los titulares de las licencias de autotaxi, como de los usuarios ya que incluye medidas con incidencia económica.

Entre ellas cabe destacar las siguientes: que los titulares de licencias de autotaxi puedan tener hasta 15 de estas; la posibilidad de autorizar vehículos que, por sus características, estableciendo una línea Premium, o por ir dirigidos a dar servicio a colectivos concretos, como la gente joven, no tengan que ir pintados de blanco e incluso puedan ser excepcionados de exhibir ciertos distintivos; el poder adscribir las licencias de autotaxi a vehículos de los que se dispone mediante arrendamiento ordinario o *renting*; que los titulares de las licencias puedan arrendar vehículos (TAXI DE SUSTITUCIÓN), no adscritos a licencia municipal concreta, en los casos en los que sus vehículos hayan resultado averiados o accidentados y la existencia de estas empresas arrendadoras de este tipo de vehículos; la posibilidad de prestar servicios con contratación previa por plaza con pago individual, que incidirá positivamente al suponer un abaratamiento de los servicios para los usuarios al ser compartidos; por último, que los ayuntamientos, aun cuando tengan que garantizar la prestación del servicio de taxi en su ámbito territorial, no puedan limitar el número de licencias de autotaxi en servicio, ni fijar un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de autotaxi puedan realizar servicios.



De entre ellas cabe resaltar la citada en último lugar. En la Comunidad de Madrid, a fecha de la elaboración de esta MAIN, existen 16.060 licencias de taxi. Hay que señalar que en el Ayuntamiento de Madrid no se conceden nuevas licencias desde 1978 y que, en la actualidad, este ayuntamiento es el órgano gestor del Área de Prestación Conjunta de Servicios de Madrid, integrada por 56 municipios y 15.777 licencias, las cuales se han venido rigiendo por un estricto sistema de horarios y descansos. De acuerdo con los datos del Estudio del Servicio del Taxi del Ayuntamiento de Madrid de 2017, (los vehículos taxi pueden prestar servicio un máximo de cinco días a la semana, permaneciendo inactivos un día de lunes a viernes y otro el sábado o el domingo, con un horario máximo de 16 horas diarias, salvo los vehículos adaptados a personas de movilidad reducida):

- El 82% de las licencias son explotadas a un solo turno, trabajando una media de 11,7 horas/día: ingresan una media de 171 €/día.
- El 18% restante hacen doble turno, trabajando el máximo de 16 horas/día que fija la regulación: ingresan una media de 276 €/día.

Luego, de los datos del estudio resulta que, los vehículos taxi que trabajan a doble turno recaudan un 61% más que los de un solo turno. Por tanto, con la libertad de horarios que contempla el proyecto normativo, el poder trabajar 6 días a la semana las 24 horas, a muchos titulares de licencias de autotaxi, que hoy trabajan 12 horas, les compensaría el doble turno: los ingresos por licencia subirían en 100 €/día. Además, la medida también afecta a la creación de cerca de 3.000 nuevos empleos, pudiéndose recuperar las cifras de antes de la pandemia en la que había unos 3.500 vehículos taxi con dos o más conductores.

En definitiva, la norma proyectada introduce medidas positivas, desde el punto de vista económico, para el sector del taxi promoviendo adaptar esta modalidad de transporte de viajeros a la realidad del mercado actual, al flexibilizar las condiciones de prestación de los servicios; todo ello tiene efectos positivos sobre la competencia.

V. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

La norma proyectada no modifica, respecto de los titulares de las licencias de autotaxi, los requisitos exigidos para la obtención de las licencias municipales de autotaxi, tanto respecto de los solicitantes como de los vehículos con los que se van a prestar los servicios ni los conductores, por lo que, respecto de ellos, la norma proyectada no conlleva cargas administrativas.

De igual manera, tampoco comporta ninguna carga nueva para los titulares de las licencias, la autorización prevista en el artículo 29.3, para los casos en los que por accidente o avería del vehículo del titular de la licencia, éste pueda seguir ejerciendo la actividad mediante un vehículo de similares



características al accidentado o averiado, siempre que cumpla con los requisitos exigidos en el reglamento, que deberá ser otorgada por el correspondiente ayuntamiento, lo que no supone ninguna variación respecto de lo que es de aplicación desde la aprobación del Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Sin embargo, la norma proyectada prevé, en el artículo 29 bis, que el órgano autonómico competente podrá autorizar a empresas, dedicadas profesionalmente al arrendamiento de vehículos sin conductor, para que cuenten con vehículos que, aun cuando no se encuentren adscritos a ninguna licencia de autotaxi concreta, cumplan con todos los requisitos previstos en el reglamento (pintura, taxímetro, modulo luminoso, etc.) para que los titulares de las licencias de autotaxi los puedan utilizar durante el tiempo que dure la reparación de los vehículos accidentados o averiados, lo que supone una carga nueva.

No obstante, esta autorización se otorgará a la empresa solicitante por una sola vez ya que, una vez autorizada se anotará en el Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi, los datos de la misma, así como los vehículos que disponen para este fin.

El coste directo de las cargas administrativas de aplicación en este caso, de conformidad con lo previsto en el Anexo V de la Guía Metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo aprobada por el Consejo de Gobierno de 11 de diciembre de 2009, sería:

Presentación electrónica de documentos: 5 €

En base a dicho coste unitario, y teniendo en cuenta que, de acuerdo con los datos del Directorio de empresas a 30 de junio de 2022 del Instituto Nacional de Estadística, las empresas dedicadas profesionalmente al arrendamiento de vehículos sin conductor son 214, que son las que pueden solicitar dicha autorización, se estima un coste global de 856 euros.

Dada la escasa incidencia del coste que supone la carga al afectar a una población pequeña, se entiende que la norma no tiene incidencia en las cargas administrativas.

En el informe de coordinación y calidad normativa, de fecha 30 de noviembre de 2022 (74/2022), emitido en la tramitación del proyecto normativo, se sugiere que, además, del análisis anterior se analice el posible impacto de la potestad, que se incluye en el artículo 42.2 del reglamento, de que la documentación que los conductores deben exhibir a la inspección de transportes y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello, pueda hacerse en formato digital, cuando los documentos así hayan sido emitidos por el ayuntamiento.



Ello, no había sido contemplado por este centro directivo ya que no se trata de una presentación preestablecida, como puede ser el caso de los visados de las autorizaciones, etc., sino que es una documentación que debe llevarse siempre a bordo de los vehículos taxi y que solo deberán presentar si son requeridos para ello por los agentes de la autoridad. Además, depende de que los ayuntamientos hayan emitido esos documentos de forma electrónica o no.

El artículo 42.1 del proyecto establece que deberán ir a bordo de los vehículos:

- a) Licencia de autotaxi referida al vehículo.
- b) Permiso de circulación del vehículo y tarjeta de inspección técnica de vehículos.
- c) Tarjeta municipal identificativa del conductor, si la ordenanza municipal la establece obligatoria, que se deberá adherir a la parte derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior del mismo.
- d) El permiso para ejercer la profesión de conductor del vehículo autotaxi.
- e) Las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa en vigor en materia de consumo.
- f) Plano y callejero de la ciudad o elemento electrónico que lo sustituya.
- g) Si el vehículo no dispone de impresora para la confección de tiques, talonario de recibos de importe de los servicios realizados, que serán expedidos a solicitud de los usuarios.
- h) Un ejemplar oficial de la tarifa vigente.

De los documentos citados, expedidos por los ayuntamientos, y que pudieran ir en formato digital, estarían los numerados como a), d) y h). Se obvia el apartado i) del artículo ya que es cualquier otro que se pueda establecer.

El coste directo de las cargas administrativas de aplicación en este caso, de conformidad con lo previsto en el Anexo V de la Guía Metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo aprobada por el Consejo de Gobierno de 11 de diciembre de 2009, sería:

Presentación convencional de documentos: 5 €

Presentación electrónica de documentos: 4 €

Para realizar el cálculo se parte de dichos costes unitarios, del número de vehículos con licencia de autotaxi en la Comunidad de Madrid que tienen que llevar a bordo de los vehículos los documentos del artículo 42.1 (16.060 vehículos) y de los documentos de entre estos, cuya emisión corresponde a los ayuntamientos, que pueden serlo en formato digital (como se ha visto, tres documentos).



Artículo 42.1	Concepto	Coste	Población	Total
42.1.a)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.b)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.c)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.d)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.e)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.f)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.g)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.h)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
TOTAL	Presentación convencional documentos	40	16.060	642.400

Tabla contemplando los posibles documentos electrónicos:

Artículo 42.1	Concepto	Coste	Población	Total
42.1.a)	Presentación electrónica documentos	4	16.060	64.240
42.1.b)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.c)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.d)	Presentación convencional documentos	4	16.060	64.240



42.1.e)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.f)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.g)	Presentación convencional documentos	5	16.060	80.300
42.1.h)	Presentación convencional documentos	4	16.060	64.240
TOTAL	Presentación convencional documentos	25+12	16.060	594.220

Por tanto, la reducción de cargas por este concepto, en caso de que pudiera realizarse electrónicamente, tendría un coste de 48.180 €.

En definitiva, en relación a la autorización prevista en el artículo 29 bis, la escasa incidencia del coste de la carga al afectar a una población pequeña, como se exponía, hace que la norma no tenga incidencia en las cargas administrativas.

Sin embargo, la presentación electrónica de los documentos que deban llevarse a bordo de los vehículos, cuando así se hayan emitido por los ayuntamientos, sí supone una reducción de las cargas administrativas para los titulares de las licencias municipales de autotaxi.

VI. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL

a) Impacto por razón de género

El informe de impacto por razón de género fue recabado de la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, de conformidad con el artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, y artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.

La citada Dirección General de Igualdad, mediante escrito de fecha 21 de noviembre de 2022, informa que examinado el contenido del proyecto normativo no se aprecia impacto por razón de género, y que se prevé que no incida en la igualdad entre mujeres y hombres.



b) Impacto de la norma en la familia, infancia y adolescencia

El informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia fue recabado de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, conforme al artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección de las Familias Numerosas y artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno.

La Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad informa el proyecto en el sentido de que, examinado el contenido del proyecto de decreto, se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

c) Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

El informe de impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género fue recabado a la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, conforme al artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 21.2 de la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBIfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid y el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid, y artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.

La Dirección General de Igualdad, mediante escrito de fecha 21 de noviembre de 2022, informa que analizado el proyecto de decreto se aprecia un impacto nulo por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

d) Otros impactos.

d.1. Impacto sobre la unidad de mercado.

El proyecto normativo, por su contenido y ámbito de aplicación, no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional, ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de



diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), sin perjuicio de someter el ejercicio de la actividad a la obtención de una licencia municipal de autotaxi y de una autorización de transportes de la clase VT que les habilita para realizar transporte de carácter interurbano.

En la parte expositiva de la citada ley se dice:

*“La autorización es el instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en los casos donde existe una limitación del número de operadores del mercado por.....la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, incluidos aquellos cuya prestación necesita la utilización del dominio público o porque se trate de servicios que puedan poner en riesgo su adecuada prestación, **como sucede por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor...**, que se consideran incluidas en la previsiones del artículo 17.1 de esta ley”.*

Y, el artículo 17.1 prevé la posibilidad de establecer la exigencia de una autorización cuando concurren los principios de necesidad y proporcionalidad, y concurren estos principios, en virtud del apartado c):

“c) Cuando la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público...o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado”.

En este apartado se reproduce literalmente lo expuesto en la parte expositiva, en la que, además, cita de forma expresa, a modo de ejemplo, para que se interprete en el sentido que el legislador buscaba, que es el supuesto que ocurre con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor

Además, en el artículo 20.4 segundo párrafo se establece que, aun tratándose de una actividad para la que se exige estar en posesión de una autorización administrativa, el principio de eficacia en todo el territorio nacional no se aplicará a los actos administrativos cuando el número de operadores económicos en un lugar del territorio sea limitado en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, como es el caso que nos ocupa.

En definitiva, teniendo en cuenta lo que antecede, se entiende que la exigencia de contar con una autorización para el ejercicio la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor es conforme a lo dispuesto en la LGUM, por concurrir los principios de necesidad y proporcionalidad, conforme lo que se prevé en el artículo 17.1c) de la misma.



En relación a si la norma proyectada pudiera tener efectos sobre la competencia en relación a otras modalidades de transporte de viajeros prestados en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, cabe destacar que la modalidad de transporte de viajeros en vehículos de turismo (Taxi) opera en el mismo segmento de mercado que la modalidad de transporte de arrendamiento con conductor, si bien al estar considerada como un servicio público impropio, por satisfacer una necesidad de interés general, se trata de una actividad muy regulada desde las distintas administraciones: estatal, autonómica y local, según los servicios superen el ámbito territorial de una comunidad autónoma, se presten íntegramente en el territorio de una comunidad autónoma y se realicen íntegramente en un término municipal o área de prestación conjunta.

Así, el transporte de viajeros en vehículos autotaxi se ha venido caracterizando por:

- Estar regulado el ejercicio de la actividad en relación a descansos y su coordinación, interrupciones del servicio, suspensiones temporales y excedencias, paradas.
- La contratación del servicio será a pie de calle o por radio taxi y teléfono prestándose, como regla general, mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo e iniciándose, con carácter general, en el término municipal donde se encuentre residenciada la licencia municipal.
- Contar con tarifas obligatorias siendo, en general, obligatorio el uso del aparato taxímetro.

Sin embargo, con la modificación del reglamento operada mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, ya se introdujo una modernización y flexibilización de los servicios prestados por los vehículos taxi con la introducción de la posibilidad de realizar servicios previamente contratados a precio cerrado y la posibilidad de prestar servicios con contratación por plaza y pago individual.

La norma que ahora se proyecta supone que los ayuntamientos autoricen la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que se cumpla lo previsto en el artículo 37 bis, donde se regulan los requisitos y condiciones que han de cumplirse en la realización de estos servicios compartidos. Para ello, además del informe de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias y de los usuarios de los consumidores con implantación en su territorio se exige el informe, de carácter vinculante, del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid. El carácter vinculante del informe viene determinado a que es a este órgano al que, en la Comunidad de Madrid, le corresponde el impulso de las políticas públicas en materia de movilidad y transporte sostenible, así como la planificación de la



movilidad, siendo una medida que afecta a la movilidad de los ciudadanos y al transporte sostenible en cuanto permite concentrar la demanda de los usuarios.

Esta medida, además, responde a la conveniencia de modernizar la prestación de este tipo de servicios para permitir que el vehículo taxi sea compartido por distintas personas, lo que incide de forma positiva sobre la competencia, ante la realidad del mercado existente en el momento actual.

Además, con la modificación del artículo 38.3, los ayuntamientos deberán publicar en su página web los parámetros que habrán de utilizarse para calcular el precio en los servicios previamente contratados a precio cerrado, entre los que se encuentran los servicios contratados por plaza con pago individual, lo que incidirá en una transparencia respecto del precio que deban abonar los usuarios por los servicios que contraten, pudiendo afectar a la competencia respecto a otras modalidades de transporte de viajeros que operan en el mismo segmento de mercado.

Además, hay que resaltar la posibilidad de que, aun cuando los ayuntamientos o los órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios establezcan reglas de regulación y organización de servicio a fin de garantizar que en todo momento se cumple el servicio, no puedan limitar que el resto de las licencias de autotaxi puedan funcionar quedando a decisión de sus titulares tanto las horas diarias que su licencia va a prestar servicio, como sus descansos y vacaciones, dándose por hecho que, en todo caso, han de cumplirse las normas vigentes en materia de trabajo y Seguridad Social.

En definitiva, la norma proyectada introduce una modernización en la manera de prestar los servicios y los acercan a la nueva realidad existente en el mercado de transportes, beneficiando tanto a los titulares de licencia como a los usuarios.

d.2. Impacto medioambiental.

La norma proyectada tiene un impacto medioambiental nulo desde el punto de vista de los vehículos ya que en la normativa de aplicación vigente ya se recoge que será cada ayuntamiento, dentro del ámbito de sus competencias, a los que les corresponde autorizar qué vehículos pueden utilizarse para realizar transporte urbano y, en general, la tendencia es que los vehículos estén clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Así, a modo de ejemplo en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, integrada por 52 municipios de la que es el órgano gestor el Ayuntamiento de Madrid, el calendario fijado para ello es hasta el 31 de



diciembre de 2022 si cuentan con la etiqueta A o B y hasta el 31 de diciembre de 2027 si cuentan con la etiqueta C.

Por otra parte, de acuerdo con lo previsto en los artículos 37 y 37 bis, la posibilidad de la realización de servicios compartidos se entiende que, al resultar más baratos los servicios para los usuarios, estos se inclinan a utilizar más estos de taxi, en detrimento del uso del vehículo privado, lo que incide de forma positiva en el medio ambiente.

d.3. Accesibilidad para personas con movilidad reducida.

La norma proyectada constituye el marco que deberán tener en cuenta los distintos ayuntamientos en la elaboración de sus ordenanzas municipales en materia de servicios prestados en vehículos autotaxi.

El Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, en el artículo 8 establece que en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, los cuales prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad, pero, en caso de no tener ninguno de estos servicios, estarán en igualdad con los demás autotaxi no adaptados para dar servicio a cualquier ciudadano sin discapacidad.

En el artículo 22 de la norma vigente se prevé que los vehículos adaptados presten sus servicios a las personas con movilidad reducida con carácter prioritario y en la que se proyecta, en el artículo 45.1, se contempla que los medios de contratación de los servicios serán accesibles a las personas con discapacidad, garantizándose el derecho a la accesibilidad cognitiva y de comunicación.

No se prevén otros impactos.

VII. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Consulta pública previa.

De conformidad con lo establecido en los artículos 5.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública en el periodo comprendido entre el 08/07/2022 al 28/07/2022, ambos inclusive.



En el citado trámite han realizado aportaciones las siguientes personas físicas o jurídicas:

- **CONFEBUS MADRID**, que incide sobre la cuestión de la contratación por plaza y pago individual solicitando se cumpla lo previsto en el artículo 7 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, lo que se cumple ya que no se prevé que mediante este tipo de servicios se establezcan servicios que detraigan viajeros a los servicios de transporte público regular de viajeros, sino simplemente que los usuarios puedan realizar servicios compartidos de forma que resulte beneficioso tanto para el usuario, puesto que le resultará más económico, como para los titulares de las licencias que pueden ver incrementado el número de servicios a realizar al resultar más económico al público usuario.
- **ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID**, exponen no estar de acuerdo con
 1. Que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias de taxi.
 2. Que se prevea una posible amortización de licencias en los casos en que no exista un adecuado equilibrio con otras modalidades de transporte.
 3. La recogida de viajeros fuera del Área de Prestación Conjunta de Madrid, creen que es mejor abrir el mismo a los límites fronterizos de la Comunidad de Madrid.
 4. El taxi compartido.Cuestiones todas ellas contempladas en el Decreto 35/2019, de 9 de abril, salvo la relativa al área que no es objeto de modificación ni del contenido de este decreto.

Proponen:

1. Solicitan se defina lo que es un taxi.
2. Están de acuerdo con el precio cerrado siempre que se haga a través de un algoritmo único.
3. Profesionalización del sector con la exigencia de un certificado de profesionalidad tipo TMVI0112 (Conducción Profesional de vehículos turismo y furgonetas) y la E.S.O o equivalente.
4. Exigir carecer de antecedentes penales sobre todo en relación a los delitos de carácter sexual.
5. Modificar la redacción del artículo 17.5 prohibiendo el subarriendo de las licencias.



6. Cuestiones relativas a los vehículos (lunas tintadas, módulo luminoso con imanes, etc.
7. Modificar el artículo 29.2 incorporando que la desvinculación del vehículo sustituido de la licencia conllevará el desmontaje y retirada del taxímetro del vehículo sustituido.
8. Establecer un periodo máximo de 2 meses de utilización del vehículo y siempre que la avería suponga la paralización del vehículo de más de una semana.
9. Eliminar las tarifas fijas.
10. Que las paradas sean visibles en todo momento, de día y noche, con las tarifas que sean de aplicación y protegidas de las inclemencias del tiempo.
11. Establecer el número máximo diario de horas en que los vehículos puedan realizar servicios de carácter obligatorio y que los municipios consensuen el calendario de jornadas y horarios con las asociaciones del sector.
12. En el artículo 43 indicar que la disponibilidad del vehículo con la luz verde del módulo luminoso, tanto de día como de noche.
13. En servicios en los que exista una tarifa fija, que el itinerario lo elija el conductor.
14. Creación de un Cuerpo Especial de Transportes, así como ampliar las competencias de los agentes de movilidad para que realicen control no solo del tráfico sino también de Transportes.

De las aportaciones realizadas algunas se encuentran ya previstas en el texto del proyecto (puntos 4, 12 y 13), otras no son objeto en esta modificación (6, 10 y 14), otras se han admitido (7 y 8) y otras no han sido admitidas encontrándose reguladas en el proyecto en otro sentido.

- **D^a. MARIA TERESA RODRIGUEZ.** Solicita se incluya en el artículo en el que se contemplan los requisitos para la obtención de las licencias no haber sido sancionado por delito por discriminación por motivo de discapacidad del artículo 510.2 del Código Penal, lo que se entiende no procedente, ya que cualquier restricción al acceso de una profesión debe estar contemplada en una norma de rango legal, y no existe ninguna que establezca lo que se solicita.
- **FREE NOW**, proponen:
 1. Equiparar los requisitos para el ejercicio de la profesión de conductor de taxi y VTC.
 2. Tarifas flexibles en los servicios previamente contratados de forma que aquellos que sean contratados electrónicamente las tarifas se



adaptarían a la relación entre oferta y demanda en el momento de la contratación.

3. Proponen la posibilidad de admitir reducciones sobre el precio sin que en ningún caso se supere el estimado conforme las tarifas vigentes.
4. Flexibilizar los horarios, descansos y vacaciones.
5. Electrificación de la flota de los vehículos taxi mediante la adición de un artículo 23 bis referido a requisitos medioambientales de los vehículos autotaxi.
6. Reforzar el régimen sancionador
7. En relación al Taxi compartido:
 - El itinerario será el más directo.
 - En el módulo luminoso se visualizará que es un servicio previamente contratado.
 - Durante el trayecto el taxímetro estará apagado
 - El precio de cada pasajero coincidirá con la parte que haya realizado del total del que éste haya realizado del total del servicio.

De las aportaciones formuladas algunas se encuentran previstas en el proyecto normativo (1, 4 y 7), otras no son objeto de modificación o no se encuentran oportunas; respecto a la relativa al régimen sancionador no puede ser tenida en cuenta ya que se trata de una materia con reserva de ley.

- **UBER, B.V.**, proponen:

1. Que se admita que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias.
2. Eliminación de la restricción de 3 licencias por titular.
3. En los servicios precontratados introducir la posibilidad de descuentos libres.
4. Facilitar que los vehículos taxi adapten sus tarifas a la demanda en las horas valle.
5. Respecto del taxi compartido pretenden que el precio que reciba un taxista por un servicio compartido sea superior al que hubiera recibido por contratación global y el importe de los pasajeros de forma individual sea inferior que en contratación global.
6. Libertad de horarios.
7. Que la formación profesional recaiga en los agentes sociales y las empresas.



De las aportaciones formuladas algunas se encuentran previstas en el proyecto normativo (1, 2 y 6) y las otras no se entienden procedentes por afectar a las tarifas y la formación que se entiende que deben seguir como en el momento actual.

- **FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID.**

Parece que presentan las mismas alegaciones que en la tramitación del Decreto 35/2019, ya que:

- Plantean la improcedencia de la tramitación por urgencia cuando la tramitación del proyecto normativo no se realiza por esta vía.
- Exponen que no se justifica la necesidad y oportunidad de la modificación en la MAIN, cuando ésta todavía se está elaborando.

Además, proponen:

1. Prohibición del arrendamiento o cesión de las licencias y motivo de extinción de las mismas.
2. Transmisión de la licencia en el plazo de 1 año a partir de la jubilación.
3. Mantenimiento regulación horaria.
4. Que todas las licencias tengan la misma consideración en cuanto tarifas, días libres, vacaciones, etc.
5. Que los vehículos taxi sean los únicos circulando en la vía pública, servicios solicitados por cualquier medio telemático o en paradas sin que ninguna otra modalidad pueda recoger viajeros bajo estas formas.
6. Que los municipios no puedan establecer planes de reordenación del sector del taxi que contemplen la amortización de las licencias por desajustes entre la oferta y demanda.
7. Que solo las personas físicas puedan ser titulares de las licencias y una por persona.
8. Mantenimiento del límite del 10% del número de licencias sobre el total vigente en un municipio o entidad de acumulación de licencias acumuladas en personas titulares de más de una licencia.

De las aportaciones realizadas, la referida en el punto 1 está prevista en el proyecto normativo y el resto no pueden ser tenidas en cuenta por no estimarse procedentes e ir, algunas de ellas, en contra de la regulación actualmente en vigor.

2. Informes solicitados.

El artículo 4.2.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, prevé la tramitación simultánea de todos los informes preceptivos y otras consultas que se estimen convenientes y, en el mismo sentido el artículo 8.4 del mismo decreto establece



que la solicitud de los informes preceptivos, incluido el informe de coordinación y calidad normativa, así como los estudios y consultas que se estimen convenientes se realizará de forma simultánea, salvo los informes que, en su caso deban emitir la Abogacía General y la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

En base a lo anterior, se ha recabado, de conformidad con el artículo 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, antes citado, y el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, en relación con el artículo 4.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, el Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

En este sentido hay que resaltar que, como se exponía con anterioridad, la existencia de diversos procedimientos de impugnación (P.O 436/2019, 597/2019 y 731/2019) contra el Decreto 35/2019, de 9 de abril, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en las sentencias núm. 341/2021, núm. 443/2021 y núm. 768/2022, de fechas 11 y 22 de marzo de 2021, y 29 de julio de 2022, respectivamente, declaró su nulidad por un defecto formal en su tramitación. Dada la importancia de los cambios introducidos por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, y ante la falta de certeza de cuando se produciría la resolución de los recursos de casación interpuestos, ni el sentido de esta, se hacía necesaria la aprobación de una nueva disposición que incluyera su contenido, lo que supuso el inicio de varias tramitaciones con anterioridad a la que se lleva a cabo en este momento, en las que se recabó y emitió el citado Informe de coordinación y calidad normativa, concretamente los Informes 48/2021, de 21 de octubre, y 67/2022, de 4 de octubre de 2022, los cuales han sido tenidos en cuenta en la elaboración tanto del proyecto normativo como de la presente MAIN.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 4.3) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, han sido recabados los informes de las Secretarías Generales Técnicas que, se hará «para su conocimiento y, en su caso, realización de las observaciones oportunas en cuanto a su adecuación al orden competencial y de atribuciones establecido en los diferentes decretos de estructura».

También han sido recabados los siguientes informes: del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, en virtud del artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid; del Consejo Asesor de Personas con discapacidad, conforme lo previsto en el artículo 3.1.c) del Decreto 276/2000, de 28 de diciembre por el que se crea dicho consejo; del Consejo de



Consumo, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de Julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid y de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 marzo.

De conformidad con los artículos 4.2.e) y 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, tras el trámite de audiencia e información pública, y con carácter previo a la solicitud del informe a la Abogacía General, se emitirá el informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

En virtud del artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, se recabará e incorporará al expediente el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y conforme al artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre de Supresión del Consejo Consultivo, el de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

2.1. Informes emitidos.

• La **Oficina de Calidad Normativa**. Mediante informe 74/2022, de fecha 30 de noviembre, realiza observaciones tanto al proyecto normativo como respecto de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

Respecto del proyecto realiza observaciones generales, así como al articulado y a la MAIN:

- Entre las generales se sugiere que se incluya en la MAIN la justificación del distinto tratamiento a las empresas arrendadoras de los vehículos de sustitución respecto de las empresas que arrienden un vehículo a los titulares de las licencias, lo que se acepta y se incorpora a la MAIN, en el apartado a), del punto II, referido al contenido y análisis jurídico de la norma que se proyecta. Asimismo, se sugiere la revisión de las citas en el conjunto del proyecto, lo que se acepta, habiéndose revisado el texto propuesto, a estos efectos.
- Respecto de las **observaciones realizadas al articulado** se han aceptado e incorporado al texto las sugerencias formuladas relativas a: título; supresión del segundo párrafo de la parte expositiva; las redacciones propuestas en relación con los artículos 20, 60.c) y disposición final primera; todas las relativas a erratas relativas a la falta de punto final, comas; modificación de expresiones propuestas y eliminación de barras diagonales.



- Respecto **de la MAIN**, se ha modificado el nombre de la misma como se propone; se han incluido las justificaciones propuestas en relación al distinto tratamiento de las empresas arrendadoras de los artículos 29.bis y 20; al carácter vinculante del informe del órgano competente en la Comunidad de Madrid; a que se tenga en cuenta a las organizaciones representativas del sector del taxi para determinar cualquier otro documento que deban llevar a bordo del vehículo (artículo 42.1.i); se han cuantificado las disminuciones de cargas que supone el que los documentos puedan llevarse de forma digital; se ha modificado la referencia al artículo 6 por el artículo 7 en el apartado VI referido a los impactos de carácter social y se ha completado el apartado IX, relativo a la «EVALUACIÓN EX POST», como se propone.
- Respecto de la tramitación, se ha completado la normativa con la que se justifica la realización del trámite de consulta pública; se ha eliminado la referencia al artículo 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en el trámite de audiencia e información públicas, se ha incluido la cita del artículo 4.2.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo; se ha indicado los informes que ya se han solicitado; se han hecho referencia expresa a las normas que hacen preceptivo los informes de coordinación y calidad normativa, los de las diferentes secretarías generales técnicas, los relativos a los impactos sociales y se ha hecho mención al informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Por último, no se han admitido las siguientes sugerencias por las razones que se indican:

- La relativa a incluir expresamente en el artículo 17.2 una regulación expresa a las transmisiones que traen causa en el fallecimiento del titular de las licencias (o disolución en el caso de las personas jurídicas), ya que, de acuerdo con el citado artículo «La novación subjetiva de las licencias, **cualquiera que sea la causa que la motive.....**», es decir, en ambos casos, fallecimiento titular y disolución de las personas jurídicas, la novación tiene el mismo tratamiento que cualquier otra, debiendo cumplir la persona física o jurídica a la que se le transmitan, los requisitos establecidos en el artículo 12 y 13.4 y el límite marcado en el artículo 10.3, por lo que se estima innecesario incluir la propuesta realizada al no contemplarse un régimen específico sino que, en ambos casos, se regirá por la regla general.
- La propuesta realizada de incluir un nuevo artículo o modificar el artículo 19 para regular la denominación y funciones básicas del Registro de Titulares, Licencias y Vehículos, se considera que no procede ya que el artículo 19 no es objeto de modificación e incluir un nuevo artículo regulando el citado registro se considera innecesario ya que, como se



expone en el informe, el registro se encuentra regulado en la Orden de 19 de abril de 2011, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, no queriéndose hacer modificaciones en relación a lo previsto sobre el registro y la conveniencia de modificar el nombre deriva de la modificación del artículo 10 llevada a cabo por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por la que se suprimió la exigencia de que el solicitante estuviera inscrito en el registro al menos un año para sobrepasar el porcentaje del 10% establecido, lo que se suprimió en la citada reforma.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Administración Local y Digitalización**, mediante escrito de fecha 25 de noviembre de 2022, informa que no se realizan observaciones al contenido de la norma.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Educación y Universidades**, mediante escrito de fecha 21 de noviembre de 2022, informa que no formula observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura**, mediante escrito de fecha 28 de noviembre de 2022, informan que no se formulan observaciones al texto del proyecto

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior**, mediante escrito de fecha 25 de noviembre de 2022, informa que el proyecto normativo no afecta al orden competencial y de atribuciones de dicha consejería.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad**, mediante escrito de fecha 26 de noviembre de 2022, informa que no tiene observaciones que hacer en cuanto a la adecuación del decreto al orden competencial y atribuciones establecido en el mismo.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte**, mediante escrito de fecha 28 de noviembre de 2022, informa que no se formulan observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial y atribuciones de la misma.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social**, mediante escrito de fecha 30 de noviembre de 2022, informa que no formula observaciones al mismo.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo**, mediante escrito de fecha 30 de noviembre de 2022, establece, por una parte, dos observaciones de carácter formal en relación a los artículos 29 y 25.1, las cuales se aceptan y se incorporan al texto, al tratarse de erratas producidas en su elaboración. Por otra, una observación en relación al artículo



31, la cual no es aceptada ya que no se trata de una exigencia nueva, sino que la obligación se encuentra ya recogida en la redacción original del Decreto 74/2005, de 28 de julio. La propuesta normativa pretende una actualización de los conocimientos, adecuándolos a la realidad actual, en relación con el conocimiento del castellano y, además, cuando así se prevea en las ordenanzas municipales del inglés y de los dispositivos de navegación, que no es lo mismo que la ofimática.

Además, esta Secretaría General Técnica remite las observaciones realizadas por la **Dirección General de Economía** de la citada consejería de fecha 28 de noviembre de 2022, las cuales, a modo de conclusión, según el propio escrito que remiten, versan sobre diversas cuestiones.

En primer lugar, en relación a la redacción del artículo 38.3, ya que entienden que impide la libre competencia en materia de precios en aquellos trayectos en los que conviven VTC y taxis, concretamente, en los servicios previamente contratados, respecto de lo cual hay que señalar que no puede ser aceptada ya que, como se sabe, el servicio de taxi es un servicio que la propia jurisprudencia ha calificado como de «servicio público de interés general» o «servicio público impropio», y es precisamente, por esta calificación, lo que hace que esté tan regulado con normas estatales, autonómicas y locales. Así, sus tarifas, se encuentran sometidas al régimen de precios autorizados, de forma que, a propuesta del correspondiente ayuntamiento, al tratarse de un transporte urbano, sus tarifas son autorizadas por el órgano autonómico con competencia en materia de precios. Por tanto, aunque no los fija directamente la comunidad autónoma, ya que los proponen los ayuntamientos, intervienen en su determinación ya que le corresponde a su órgano competente en materia de precios su aprobación.

Respecto de que la Administración debe evitar la participación de las asociaciones representativas del sector, no se puede estar más en desacuerdo con esa afirmación, entre otras cuestiones ya que estas asociaciones están representadas en el Comité Madrileño del Transporte por Carretera, creado por Decreto 2/2005, de 20 de enero, que, de acuerdo con su artículo 2.a), a dicho comité le corresponde:

«Informar, con carácter preceptivo y no vinculante, en los procedimientos de fijación de tarifas y proponer, en su caso, a la Administración las que consideren que deben aplicarse en los distintos servicios y actividades de transportes».

Por ello, todas las solicitudes que han de hacerse a las asociaciones representativas del taxi se formalizan a través del citado comité, el cual, de acuerdo con el apartado 2.f) tiene entre sus funciones participar, en



representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.

Asimismo, tampoco se acepta la incorporación al proyecto normativo de una disposición que garantice la evaluación *ex post* del impacto de la norma, así como la adaptación a las nuevas necesidades que puedan surgir ya que como se hace constar en la propia MAIN, la Dirección General proponente no considera que las previsiones incluidas el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*.

• La **Dirección General de Reequilibrio Territorial**, mediante escrito de fecha 25 de abril de 2023, informa que «no se identifica impacto en el reequilibrio o cohesión del territorio puesto que no se considera que la propuesta tenga como objetivo una región o área concreta y que no afecta significativamente a una regiones o áreas frente a otras».

• El **CONSEJO DE CONSUMO**, mediante informe de su Comisión de Legislación de fecha 24 de noviembre de 2022, informa favorablemente el proyecto normativo.

• El **CONSEJO ASESOR DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD**, mediante informe remitido con fecha 25 de noviembre de 2022, informa que remitido el proyecto a los vocales del Consejo Asesor presentan observaciones los siguientes vocales:

- El representante de la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), propone que en el artículo 31 se contemple la obligatoriedad de conocer y cumplir con la legislación que permite el acceso de perros guía a establecimiento y servicios públicos o de uso público, la cual no es aceptada ya que se parte de que el conocimiento de dicha normativa es de general conocimiento y su cumplimiento ha de protegerse desde el órgano que resulte competente en la materia conforme lo previsto en la Ley 2/2015, de 10 de marzo, de Acceso al Entorno de Personas con Discapacidad que precisan el acompañamiento de Perros de Asistencia.
- La representante de CCOO Unión Sindical de Madrid Región, plantea determinadas cuestiones en relación al número mínimo de taxis accesibles en los municipios, que como ella misma apunta, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1544/2007, corresponde a los distintos ayuntamientos u órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios. La norma que se proyecta es el marco básico que han de cumplir las ordenanzas municipales, las cuales desarrollan su contenido en base a las previsiones contenidas en el mismo. Respecto de que parece



contraproducente no esperar a la resolución de los recursos de casación pendientes de resolución sobre el Decreto 35/2019, de 9 de abril, a este respecto se ha seguido el criterio ofrecido por los Servicios Jurídicos, según el cual los tres recursos tienen exactamente el mismo contenido, porque las tres sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid son idénticas, lo que hace entender que el Tribunal Supremo estimará los tres recursos, de ahí que se haya adoptado la decisión de no esperar a su resolución.

- La Representante de la Asociación Madrileña de Organizaciones de Parálisis Cerebral (ASPACE Madrid), manifestando que ya se ha incorporado en el artículo 45.1.b, la observación realizada en la anterior tramitación respecto de que los medios de contratación sean accesibles a las personas con discapacidad.
- La Representante de la Federación de Asociaciones con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid (FAMMA Cocemfe Madrid), manifiestan su disconformidad ya que el proyecto normativo no hace referencia a los Eurotaxi. Exponen la existencia de una disminución del número de Eurotaxi y que la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible, entendemos que, del Ayuntamiento de Madrid, obliga a la compra de vehículos ECO o cero emisiones ya que no podrán circular en Madrid a partir del 31 de diciembre de 2022 y solicita una moratoria para estos vehículos y que se recoja en el proyecto normativo. Las observaciones realizadas no pueden ser aceptadas ya que, en todo momento, está tratando de cuestiones de competencia de los ayuntamientos, reguladas mediante las correspondientes ordenanzas municipales, que deben ser resueltas normativamente por los propios ayuntamientos.

• **EL COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**, mediante escrito de fecha 29 de noviembre realiza las observaciones al proyecto normativo, transcribiendo las formuladas por las asociaciones representativas del sector del taxi, al no existir una postura común como indican, ya que ninguna de las demás asociaciones, tanto del departamento de mercancías como de viajeros, han formulado manifestación alguna al respecto:

- **ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)**, manifiestan que no formulan alegaciones en esta fase de tramitación.
- **FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPT)**, manifiestan como cuestiones previas la improcedencia de la tramitación de la modificación por la vía de urgencia, lo que debe referirse a una tramitación anterior, pues, la que se realiza en la actualidad no es por esa



vía, y, además, la inexistencia de justificación de la necesidad y oportunidad de la modificación, con lo que no puede estarse de acuerdo ya que en la presente memoria sí se precisan cuáles son los fines y objetivos que se pretenden conseguir con la modificación normativa.

Además, aluden que falta la justificación de que la propuesta no estuviera incluida en el Plan Normativo, justificación que no se encuentra incluida ya que, como se indica en la MAIN, esta modificación normativa sí está incluida en el Plan Normativo de la Legislatura 2021-2023.

Se manifiestan en contra de que los titulares de las licencias municipales de autotaxi puedan ser personas jurídicas, lo que se encuentra vigente desde la aprobación del Decreto 35/2019, de 9 de abril, y no es objeto de modificación en la presente reforma. Además, consideran acertada la inclusión de la prohibición del arriendo o cesión como causa de extinción de la licencia en el artículo 18.1.b), lo que se llevó a cabo mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, pero abogan por imponer la obligación de transmitir la licencia en el plazo máximo de un año a partir de la jubilación de su titular, rechazando totalmente lo previsto en el artículo 41.2, considerando necesario el mantenimiento de una regulación horaria, entendiendo que la actual lleva actualizando el servicio hace más de 40 años.

Incorporan en apoyo de sus observaciones un informe elaborado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte en los años 80 y 90, que se entiende que, aun siendo ilustrativo, ninguno de los casos es similar a la situación del sector en la Comunidad de Madrid, en tanto que en ésta no existe una desreglamentación del taxi. Su regulación se recoge en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, concretamente, en el capítulo III (titulado «Transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor»), sección 1.ª («Transporte de viajeros en automóviles de turismo»), artículos 9 a 14 bis, en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, que se pretende modificar con el proyecto normativo que se tramita, y, en lo no previsto en la citada ley y demás normas, de conformidad con lo que se dispone en la disposición final primera de la misma, será de aplicación supletoria el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.

De acuerdo con la citada normativa se encuentra regulada la concesión de las licencias municipales de autotaxi, los requisitos y condiciones que tienen que cumplir los titulares de las licencias, los vehículos, los conductores, las tarifas de aplicación y todos aquellos extremos que tienen que ver con la actividad incluyendo un régimen sancionador para sancionar los posibles incumplimientos.



En cuanto a las observaciones concretas al articulado, formulan las mismas respecto de los artículos 1, 3, 10, 13.4.d), 18, 22, 25, 26, 29 bis, 31, 37, 38, 41, 45.1 y 52. Sin embargo, en el proyecto normativo que se propone no se contempla la modificación de los artículos 1, 3, 10. 2 y 3, 18, 22, 26 y 52, por lo que no procede entrar en ellas, al no ser objeto de la modificación.

Respecto de las observaciones realizadas en relación a los artículos que sí son objeto de modificación, cabe destacar:

- Respecto de la propuesta en relación al artículo 10.3, la observación realizada no puede ser atendida ya que lo que se propone es contrario a la reforma propuesta, sin que se aduzcan razones que puedan ser tenidas en cuenta a los efectos de no incrementar el número de licencias que puedan disponer los titulares.
- No puede atenderse la realizada respecto del artículo 13.4.d) al tratarse de documentos que entran en el ámbito de las competencias de los órganos con facultades en materia de tráfico, no de transportes.
- En cuanto al artículo 25, la razón a la que obedece la modificación de este artículo no es que existan dificultades en comprar vehículos blancos sino, como ya se exponía en la presente MAIN, para permitir que los ayuntamientos, atendiendo a la potencia fiscal y longitud exterior de los vehículos, puedan establecer una línea Premium, así como atendiendo a otras características específicas, por dirigirse al transporte de un colectivo determinado, puedan autorizar que ciertos vehículos autotaxi no sean de color blanco, e incluso excepcionar el uso de determinados distintivos previstos en el apartado 1 del mismo artículo.
- Respecto de la propuesta realizada respecto del artículo 29 bis, de que figure el número de la licencia a la que se adscribe el vehículo de sustitución, se acepta e incorpora al texto: además, dado que se exige llevar a bordo del vehículo, además, de todos los documentos que deberían llevar si de su vehículo se tratase, el contrato que acredite la disposición del mismo y la comunicación del correspondiente ayuntamiento o área de prestación conjunta de servicios prevista en el artículo 29.3, así como la que se realice al órgano con competencia en transporte interurbano de la Comunidad de Madrid, se entiende que no procede la emisión de la tarjeta acreditativa que proponen.
- En cuanto al artículo 31, se muestran conformes con su contenido.
- Respecto de la redacción que se propone para el artículo 37.2, no puede ser atendida, si bien el objetivo que se persigue con ella en



relación a que el cambio normativo no entre en conflicto con otros tipos de transportes, como ya se ha expuesto en esta MAIN, la autorización de los ayuntamientos de los servicios con contratación previa por plaza con pago individual, precisará del informe vinculante del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, con el fin de que sea este órgano el que valore que los servicios propuestos no pierden el carácter discrecional, esencial a este tipo de transportes, convirtiéndose en otro tipo de servicios que podrían, de forma irregular, detraer viajeros a otras modalidades de transporte de viajeros en autobús.

- En cuanto al artículo 38.3, entienden que una «una liberalización de un servicio de interés general y sobre todo en el aspecto de las tarifas, va a conllevar un deterioro del servicio» y proponen que se elimine la expresión «PREVIAMENTE CONTRATADO» ya que la expresión correcta, a su parecer, debe ser «SERVICIOS TELEMÁTICOS». Respecto de ello, cabe destacar que con este apartado no se realiza una liberalización de las tarifas, ya que, como de la propia redacción del artículo 38 se desprende, el taxi se encuentra sometido a tarifas obligatorias, lo único que se permite es que cuando los servicios sean previamente contratados, por cualquier medio (teléfono o medios telemáticos) a precio cerrado, las tarifas de aplicación tengan la consideración de máximas, de forma que el usuario pueda conocer el precio del servicio antes de su realización. Este cambio normativo se llevó a cabo mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, encontrándose plenamente vigente, habiéndolo sido apoyado, en su día, por el Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid al entender que era beneficioso para el público usuario.
- Por otra parte, no se comparte la idea, y no se acepta la observación realizada respecto del cambio de terminología, respecto de que los servicios previamente contratados se denominen servicios telemáticos, ya que, el servicio de taxi puede prestarse de tres formas: a mano alzada, cuando el vehículo se encuentra en circulación, en parada establecida y previamente contratado, contratación que puede realizarse por otros medios, además de los telemáticos. Y es, precisamente, en los casos en los que los servicios son previamente contratados cuando pueden realizarse a precio cerrado, casos en los que los usuarios dan siempre el origen y el destino, precisamente para que, atendiendo a la ruta y otras condiciones se calcule el precio utilizando las tarifas de aplicación, según el día y la hora de que se trate.
- Respecto de la propuesta formulada respecto del artículo 41, no puede ser tenida en cuenta ya que, de acuerdo con la norma que



se proyecta corresponde a los ayuntamientos o los órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios podrán establecer las reglas de regulación y organización del servicio a fin de garantizar, en todo momento, la prestación del servicio de taxi en su ámbito territorial, es decir, podrán establecer qué vehículos, al menos, deben estar en servicio, salvo un día de lunes a viernes, excepción que no será de aplicación a las licencias que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida. En relación al referéndum propuesto, resulta que votaron en contra de la libertad horaria el 49,42 %, por lo que el 50,58% o estaban a favor de la medida o, al menos, no se mostraron contrarios a la misma.

- La observación realizada en relación al artículo 45.1, según la cual proponen la sustitución de la expresión «previamente contratado» por «servicio telemático», no se admite por las razones expuestas anteriormente.

- **ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM).** En primer lugar, hay que indicar que en las observaciones que formulan realizan alegaciones respecto de artículos que no son objeto de modificación, artículos 8.3 y 24, por lo que no se procede a su contestación.

Respecto de los artículos que si son objeto de la modificación están:

- Proponen que el artículo 10.3 sea completado en el sentido de establecer que el límite opere tanto en el caso de que el titular de las licencias sea una persona física como cuando se encuentre integrado en una persona jurídica, como socio de la misma, lo que no se acepta ya que se entiende podría suponer una restricción al ejercicio de una actividad y, por tanto, contraria a la LGUM.
- No se admite la propuesta formulada respecto del artículo 29 bis, ya que se entiende que solo pueden arrendar vehículos aquellas empresas que se dedican a ello de forma profesional, como así se recoge, también, en la normativa estatal y ha quedado expuesto con anterioridad en la presente MAIN. Asimismo, solicitan se incorpore, además de la palabra «TAXI DE SUSTITUCIÓN» el número de licencia del vehículo al que sustituyen, lo que se acepta e incorpora al texto.
- Respecto de la observación que se realiza en relación con el artículo 31.3 se encuentra ya recogida, de forma implícita, en el proyecto normativo ya que solo se prevé que deberá ser entregado por su titular cuando se cese en el ejercicio de la profesión.



- En cuanto al artículo 38.3, proponen, por una parte, eliminar la posibilidad de que los ayuntamientos establezcan reducciones sobre los precios de los servicios previamente contratados y, por otra, que, en estos servicios no se muestre importe alguno en el taxímetro visualizándose en todo momento, en el módulo luminoso del vehículo, que el mismo realiza un servicio previamente contratado. En relación a lo primero hay que tener en cuenta que ello ya se encuentra actualmente en vigor, pues, se introdujo con la modificación llevada a efecto mediante el Decreto 35/2019, de 9 de abril, lo que fue muy bien recibido en su día por el Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, no pudiendo atenderse la propuesta formulada por entender que va en contra de los usuarios. Respecto de que no se muestre importe alguno en el taxímetro y se visualice en el módulo luminoso el servicio que se presta, se entiende que al ser el servicio a precio cerrado el usuario ya lo conoce y aceptado, por lo que el taxímetro no debe mostrar importe alguno, pues, ello solo puede llevar a confusión al usuario y, como en el resto de los servicios que se realiza, a efectos del control por los agentes encargados del control en carretera, en el módulo luminoso debe visualizarse el tipo de servicio que se realiza.
- Por último, en cuanto a la propuesta realizada en relación al artículo 41, respecto de que los ayuntamientos no puedan fijar un número diario de horas en que los vehículos adscritos a los vehículos taxi puedan realizar servicios, la misma se encuentra incorporada en el texto propuesto.

3. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas, de conformidad con los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se ha realizado en el Portal de Transparencia en el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2022 y el 19 de enero de 2023, ambos inclusive.

En la realización del **TRÁMITE DE AUDIENCIA** se han presentado las siguientes alegaciones:

- El **CONSEJO PARA EL DIÁLOGO SOCIAL**, solo se presentan por Comisiones Obreras de Madrid que, mediante escrito de fecha 4 de enero de 2023, manifiestan que la modificación va en detrimento del trabajo autónomo y consideran que la eliminación de la potestad de los ayuntamientos de fijar un



número máximo de horas de trabajo es una medida liberalizadora que puede influir directamente en los derechos de las personas trabajadoras asalariadas. Concretamente proponen:

- Adicionar un nuevo párrafo en el artículo 17.2 para no permitir las transmisiones cuando el adquirente haya sido sancionado en el último año por infracciones graves o muy graves por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, lo que no se acepta ya que se entiende que se trataría de una sanción accesoria a las impuestas y, por tanto, se precisaría una norma con rango legal.
- Hacer referencia, en el artículo 41.1, a que las reglas de regulación y organización del servicio establecidas por los ayuntamientos será conforme a la normativa laboral, lo que no se acepta ya que ello debe ser así, sin necesidad de que conste expresamente, y las reglas de regulación y organización todas aquellas mediante las que se garantiza el servicio del taxi.
- Por último, no se acepta las alegaciones formuladas respecto de incluir, por un lado, un nuevo apartado en el artículo 42, ya que los documentos que hay que llevar a bordo son aquellos relacionados directamente con la prestación de los servicios y, por otro de incluir una nueva disposición para establecer el elemento del control horario de la jornada laboral, ya que se trata de una medida en materia de Trabajo y Seguridad Social, no en materia de Transportes.

En la realización del **TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA**, han presentado alegaciones las siguientes personas físicas o jurídicas

- D. Ricardo Ibáñez Castresana, en representación de la asociación **TAXISTAS ASOCIADOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (TACAM)**, mediante escrito de fecha 15 de diciembre de 2022, solicita que se modifique el artículo 52 del reglamento en el sentido de que se permita «la recogida de pasajeros y la finalización del servicio sin estar vinculados al municipio de recogida, pues en caso contrario se estaría discriminando a los taxistas que todavía no se han podido incorporar al APC», alegación que no puede ser atendida ya que el artículo 52 no es objeto de modificación.

- **CONFEBUS MADRID**, mediante escrito de fecha 15 de diciembre de 2022, reitera las alegaciones realizadas en el trámite de consulta pública por lo que se dan por reproducidas y contestadas con lo indicado en dicho trámite.

- **ÉLITE TAXI MADRID**, mediante escrito de fecha 4 de enero de 2023, formulan alegaciones respecto de los artículos 3, 10, 12, 16, 17, 25, 29, 29 bis, 31, 37, 37 bis, 38, 41, 45, 46, 55 y 60. Sin embargo, en el proyecto normativo



que se propone no se contempla la modificación de los artículos 3, 12, 16 y 55, por lo que no procede entrar en ellas, al no ser objeto de la modificación. Así:

- Respecto del artículo 10, se manifiestan en contra de que se aumenten las licencias de las que pueden disponer los titulares de 3 a 50 y de que se rebajen los requisitos relativos a la calidad de los vehículos y los conductores. Respecto de lo cual, hay que señalar que respecto de este artículo no es objeto de modificación el apartado 1 y que en cuanto a la alegación formulada sobre el apartado 3, teniendo en cuenta que ha sido una alegación recurrente se ha estimado conveniente hacerlo de forma progresiva de forma que, por el momento, se incrementan las licencias de las que puedan disponer los titulares de 3 a 15, en lugar de 50.
- En cuanto al artículo 17.2, se manifiestan en contra de la eliminación del último párrafo que hacía referencia a que la persona que transmita una licencia no podría obtener otra en el mismo o diferente municipio hasta transcurridos dos años, ya que entienden que ello puede dar lugar a una especulación masiva de licencias, lo que no se puede aceptar ya que su eliminación obedece a que puede entenderse como una limitación al ejercicio de una actividad y, por tanto contraria a la normativa en materia de garantía de unidad de mercado.
- En el artículo 25 proponen la eliminación del apartado 2, aludiendo simplemente a que es «innecesario y perjudicial» sin que se aduzcan unas razones suficientes para ser tenidas en cuenta.
- En cuanto a la alegación formulada respecto del artículo 29, no puede ser tenida en cuenta la misma ya que en dicho artículo se contempla la regla general, prevista en la normativa estatal, para la sustitución de los vehículos con autorización de transportes, la cual no puede ser modificada teniendo en cuenta que los vehículos taxis tienen adscrita una autorización de la clase VT, para la realización de los transportes interurbanos que se rigen por dicha normativa.
- Respecto del artículo 29 bis, proponen que sean las entidades del sector las que proporcionen los vehículos de sustitución, sin embargo, no puede ser tenida en cuenta ya que, lo que se prevé es que en estos casos el titular de la licencia pueda arrendar un vehículo para poder realizar su actividad mientras dure la reparación del vehículo y, de acuerdo con la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, «será de aplicación a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos» y, según el artículo 133.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, el arrendamiento de vehículos sin conductor solo podrá ser realizado por las empresas que se dediquen profesionalmente a ello y



cumplan las obligaciones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, impuestas por la legislación de tales materias.

- También, entienden que, además de llevar la leyenda «TAXI DE SUSTITUCIÓN», deberán llevar impresa la licencia, lo que es aceptado e incorporado al texto del proyecto.
- En relación al artículo 31, las aportaciones realizadas no pueden ser tenidas en cuenta, no quedando justificada la necesidad de la exigencia de una formación mínima para ser conductor de autotaxi además de exigirles la superación de una prueba para poder ejercer la profesión de conductor de taxi.
- Se manifiestan en contra del taxi compartido por lo que las propuestas que realizan respecto de los artículos 37 y 37 bis, no pueden ser tenidas en cuenta por ser contrarias al sentido de la modificación que se propone.
- Respecto del artículo 38, proponen eliminar el apartado 2 y modificar el 3, sin que acrediten por qué han de eliminarse las tarifas fijas y la justificación que se ofrece para que el taxímetro no muestre los importes en los casos de los servicios contratados previamente a precio cerrado es que no hay garantías de seguimiento y control, sin embargo, en el proyecto se establece que corresponde a los ayuntamientos velar por el cumplimiento del régimen tarifario.
- En cuanto a los artículos 41, 45, 46 y 60, no pueden ser tenidas en cuenta ya que, básicamente, proponen que se mantenga el régimen actualmente en vigor sin justificar que razones existen para ello.
- Por último, respecto de la alegación formulada a la disposición final tercera, por la que proponen incluir que los vehículos dispongan de una etiqueta medioambiental B, no puede ser tenida en cuenta ya que no hay que olvidar que la presente modificación es de aplicación a todos los municipios y áreas de prestación conjunta de servicios de la Comunidad de Madrid y no solo a la de Madrid.

● Mediante escrito presentado por registro en fecha 5 de enero de 2023, **Comisiones Obreras de Madrid** presenta idéntico escrito que el remitido al Consejo para el Diálogo Social, por lo que la contestación a estas alegaciones, se da por reproducido lo expuesto en el apartado referido a este consejo.

● **D. Alberto García Fernández**, mediante escrito de fecha 11 de enero de 2023, manifiesta que la modificación del artículo 41 va a ocasionar perjuicios medioambientales a los ciudadanos y económicos a los titulares de las licencias de taxi en el Ayuntamiento de Madrid, que tienen adscritos vehículos eléctricos ya que la Ordenanza del Taxi del Ayuntamiento de Madrid establece que las licencias que tengan adscritas vehículos eléctricos están exentas del cumplimiento del régimen de descansos, por lo que propone que se mantenga la redacción vigente, lo que no puede ser aceptado totalmente ya que, por una



parte, la norma que se proyecta es de aplicación a todos los municipios y áreas de prestación conjunta de servicios existentes en la Comunidad de Madrid, no solo al Ayuntamiento de Madrid, no pudiendo tenerse en cuenta las ventajas que, en su día, se ofrecieran a los titulares de las licencias de autotaxi para incentivar la adscripción de determinados tipos de vehículos.

• **D^a María Ángeles de la Iglesia Sanz** (presenta dos escritos), **D. Fernando de la Iglesia Sanz**, **D^a María del Mar de la Iglesia Sanz**, **D. Agustín Flores Fernández**, **D^a Concepción Lorente Yebra**, **D. José Romero Murillo**, **D. Juan Carlos Merino Quevedo**, **José Antonio Alcázar García**, y la **asociación TAXI PROJECT 2.0**, presentan idéntico escrito de alegaciones, por lo que la respuesta es única para todos ellos.

Mediante sus escritos, solicitan la anulación de las disposiciones Nueve (artículo 37.2), Diez (artículo 37 bis), Once (artículo 38.3) y Doce (artículo 21.2) ya que entienden que, no es que se esté llevando a cabo una racionalización y flexibilización en los servicios de taxi, sino una liberalización, a través de una liberalización de las tarifas con los servicios telemáticos precontratados a precio cerrado y los contratados por plaza con pago individual. Además, consideran que se les introduce obligatoriamente unos nuevos agentes en el sector, como son los operadores telemáticos, «beneficiándolos con la posibilidad de reducción de tarifas (artículo 38.3) exclusivamente para los servicios precontratados lo que perjudicará al taxista tradicional ya que si al cliente le sale más barato contratar el taxi a precio cerrado...».

Las alegaciones planteadas van en contra de la modificación planteada en base a consideraciones erróneas. Así, mediante los servicios a precio cerrado y contratados por plaza, lejos de buscar una liberalización del sector persigue adaptar la demanda a la realidad del mercado de transportes, en el cual, cada vez más, se está imponiendo la digitalización de los servicios. Además, no se introduce unos nuevos agentes, como se aduce, en la medida que estos ya están en el mercado, ni se produce una «liberalización de las tarifas oficiales vigentes con los servicios telemáticos PRECONTRATADOS», puesto que en las tarifas vigentes de aplicación en el Ayuntamiento de Madrid, y otros, uno de los conceptos tarifarios aprobados por la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid, como suplemento es la «Cuantía máxima por la contratación del servicio por teléfono, radioemisora o medios telemáticos», es decir, la contratación por medios telemáticos ya se encuentra prevista, y no se reserva a los que llaman «nuevos agentes», de hecho en la actualidad determinadas emisoras solicitándolo, te realizan el servicio a precio cerrado y te informan de cuál será este antes de la finalización del mismo, por lo que no es preciso que el taxímetro vaya marcando, puesto que existe un acuerdo respecto del mismo por ambas partes. Por otra parte, el precio de los servicios contratados a «precio cerrado»



se calcula en base a las tarifas aprobadas por la citada Comisión, según el día y la hora, y para los casos en los que el mismo se haya calculado incumpliendo el régimen tarifario, se introduce la aclaración en el artículo 60 c) de que la sanción corresponderá al que haya calculado el precio.

Respecto de los artículos 10.3 y 25.2, proponen que, a partir de la entrada en vigor de la norma, se obligue a los titulares de más de 3 licencias que quieran adquirir nuevas licencias autotaxi, a que un porcentaje de su flota sean vehículos adaptados a personas con movilidad reducida y que sean las autoridades mediante planes económicos los que velen porque el colectivo de personas con discapacidad disponga de vehículos adaptados, lo que no se acepta ya que, como establece el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, en su artículo 8, corresponde a los ayuntamientos promover que al menos el 5%, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados.

No se pueden tener en cuenta las alegaciones formuladas al artículo 17 ya que, las realizadas al apartado 1, no aportan nada al texto proyectado y en cuanto al 3, ya que la eliminación de la prohibición de que se pueda ser titular de una licencia hasta transcurridos dos años, después de haber transmitido una, obedece a que se trata de una limitación al ejercicio de una actividad y, por tanto contraria a la normativa en materia de garantía de unidad de mercado; ni las expuestas al artículo 29 bis que coincide con las formuladas por la asociación ÉLITE TAXI MADRID, dando por reproducida aquí la contestación realizada a esta asociación (páginas 47-48 de esta MAIN); ni, por último la formulada al artículo 31, pues, no aporta nada al proyecto en el sentido de que, de su redacción, se desprende que el permiso municipal de conductor nunca podrá ser retirado y, solo, deberá ser entregado en los casos de cese en el ejercicio de la profesión.

• **La ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI**, mediante escrito de fecha 13 de enero de 2023, formula alegaciones en relación a los artículos 10.3, la cual es admitida ya que aun siendo cierto que la persona jurídica tiene personalidad jurídica independiente de las personas que la integran y que no hay limitaciones a que una persona física pueda ser socio de cuántas sociedades desee, se entiende que establecer determinadas limitaciones pueden constituir restricciones al ejercicio de la actividad, conforme lo que se determina en la Ley de Garantía de Unidad de Mercado.

Respecto de la observación realizada en relación al artículo 29 bis de que además del letrero en el que figure la leyenda «TAXI DE SUSTITUCIÓN», figure el número de licencia adscrita al vehículo al que sustituye, que es aceptada e incorporada al texto del proyecto. Por último, con respecto a lo propuesto en



relación a la disposición final tercera se entiende innecesario ya que, de hecho, desde primeros de año, los ayuntamientos lo siguen permitiendo, en estos casos, teniendo en cuenta la redacción que realizada en la norma proyectada.

- **La asociación PLATAFORMA CARACOL**, mediante escrito de fecha 14 de enero de 2023, no realiza observaciones concretas al texto del proyecto, lo que hace es advertir que cualquier modificación legislativa que perjudique el sector económico de los taxistas «y/o que signifique la equiparación del sector del taxi al de la VTC será llevada a los Tribunales».

Mediante escrito de fecha 6 de febrero de 2023, presentado fuera de plazo como reconoce la propia asociación, aportan, por estimarlo fundamental, un informe elaborado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte en los años 80 y 90, ya aportado en las observaciones presentadas por la Federación Profesional del Taxi de Madrid, a través del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, y como ya se ha contestado en el epígrafe correspondiente, se entiende que, aun siendo ilustrativo, ninguno de los casos que se plantea en el mismo es similar a la situación del sector en la Comunidad de Madrid, en tanto que en ésta no existe una desreglamentación del taxi. Como respuesta de la alegación, se da por reproducida la contestación ofrecida a la citada Federación en las páginas 42-43 de esta MAIN.

- **D^a M. Monserrat Fernández Esteban**, mediante escrito de fecha 15 de enero de 2023, simplemente se manifiesta en el sentido estar totalmente en contra de que los titulares puedan disponer de hasta 50 licencias y de que, en los servicios a precio cerrado, el taxímetro no marque los precios, sin aducir razones que puedan ser tenidas en cuenta. Como se viene refiriendo, tras las alegaciones manifestadas, en el periodo de información pública, en contra de que los titulares puedan disponer de hasta 50 licencias, se ha rebajado el número de las licencias de que pueden disponer los titulares de 50 a 15.

- **D. Ángel Parilla de la Fuente**, mediante escrito de fecha 15 de enero de 2023, se manifiesta a favor de que el servicio de taxi funcione las 24 horas ya que como alude «el servicio público del taxi funciona las 24 horas», entendiendo que la limitación de 16 horas ha impedido la creación de puestos de trabajo, pero considera que se debe mantener el descanso establecido de lunes a viernes quedando a libre disposición el descanso de los fines de semana, alegación que se acepta y se incorpora al texto del proyecto normativo. No obstante, hay que destacar que, la norma proyectada no prevé la regulación de los descansos puesto que, en el artículo 41, se prevé que, los ayuntamientos u órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios, lo que deben garantizar es la prestación del servicio del taxi, es decir, las licencias de autotaxi que deben estar prestando servicio en cada momento, con independencia de



que el resto también puedan estar trabajando o no, lo que se deja a la voluntad del titular del vehículo taxi.

No se entiende la alegación que formula respecto de documentos que dice deben llevar a bordo del vehículo, como el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos en Automóviles Ligeros, que ya no deben llevarse a bordo. Es cierto, como asegura, que estando en una era digital puede resultar extraño que, por ejemplo, se envíen las tarifas interurbanas impresas en una tarjeta, pero también es cierto que existe una población mayor que no está familiarizada con los documentos digitales y que determinados cambios han de hacerse de forma progresiva; lo mismo ocurre con las pegatinas de las tarifas urbanas, dependientes de los ayuntamientos y con el resto de documentos, siendo la tendencia a que todos sean electrónicos.

Hay que tener en cuenta que los ayuntamientos desarrollan mediante sus ordenanzas lo previsto en el Decreto 74/2005, de 28 de septiembre, y algunas de las propuestas de las que realiza el alegante, como la tarjeta de conductor, regulada en las ordenanzas municipales o la creación de una app, son referidas ámbito municipal. Hay que tener en cuenta que, aun cuando la Comunidad de Madrid establece el marco jurídico básico que han de cumplir las normas de las entidades locales, cada municipio tiene su regulación en las que pueden incluir sus peculiaridades inherentes, siempre que no vayan en contra de la normativa de aquella.

Por último, respecto a las consideraciones y reflexiones que se realiza respecto de los vehículos con autorización VTC, no tienen que ver con la norma que se proyecta, por lo que no se entra en ellas.

• **La empresa MYTAXI IBERIA, S.L.**, mediante escrito de fecha 18 de enero de 2023, además de hacer algunas consideraciones de carácter general relativas a cuál es su visión del sector, realiza las siguientes observaciones:

- En el artículo 38, alegan que ha de eliminarse el apartado 2 relativo a las tarifas fijas, pero dicho apartado no es objeto de modificación. Respecto del apartado 3 en el primer párrafo entienden que ha de figurar expresamente que las tarifas son de obligado cumplimiento también para las plataformas de intermediación, lo que se acepta y se incorpora al texto; que se admita reducciones en el precio, sin que los ayuntamientos puedan poner limitaciones a estas reducciones, eliminando, además, que el precio se calcule en base a los parámetros del ayuntamiento de que se trate, lo que no se acepta por ir en contra de la propuesta normativa sin que se justifiquen las razones que acrediten el cambio.



- Respecto del artículo 41, están de acuerdo con la previsión inicialmente contenida en el artículo, pero, en atención, a las alegaciones manifestadas por personas integrantes del sector del taxi en el trámite de información pública, se ha incorporado que los ayuntamientos puedan limitar las licencias de autotaxi en servicio un día a la semana, de lunes a viernes.

- Se propone la introducción de un requisito 23 bis referido a requisitos medioambientales, lo que no se acepta ya que la propuesta versa sobre aspectos que no constituyen objeto de la modificación que se realiza.

- En cuanto a las observaciones realizadas en relación con el artículo 37 y la adición en el artículo 59 de una infracción de carácter muy grave, relativa al incumplimiento sistemático del sistema tarifario, no se aceptan ya que la primera no aporta novedades respecto a lo que se recoge en la norma proyectada y, la segunda, ya que, en cumplimiento del principio de tipicidad, la inclusión de tipos infractores precisa una norma con rango de ley.

• **La FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID**, mediante escrito de fecha 18 de enero de 2023, realiza una serie de consideraciones entre las que se encuentra que no se ha justificado la necesidad y conveniencia de la modificación, con lo que no se está de acuerdo ya que, en la MAIN, que acompaña al proyecto, se justifica tanto la necesidad y oportunidad como los objetivos que se persiguen con la modificación. Asimismo, se exponen los datos obtenidos de la consulta abierta realizada al sector, para justificar que las medidas contempladas en la norma que se proyecta son mayoritariamente rechazadas por el sector; sin embargo, hay que destacar que, de los datos facilitados, como ya se ha expuesto con anterioridad, resultan estar en contra de la libertad horaria el 49,42 %, luego, el 50,58% restante o estaban a favor de la medida o, al menos, no se mostraron contrarios a la misma. No obstante, a la vista de las alegaciones tenidas al respecto, se ha modificado el literal del apartado 2 del artículo 41 para permitir que los ayuntamientos puedan limitar las licencias en servicio un día a la semana de lunes a viernes.

Por otra parte, se alude a que no se recogen los acuerdos alcanzados en el seno del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, en relación a algunos puntos como la eliminación de los días de libranza y la regulación horaria, mostrándose contrarios a lo previsto en la norma proyectada respecto de los artículos 10.3, 17.2 y 41.2. Respecto a los artículos 10.3 y 41.2, se reproduce la contestación ofrecida a esta misma asociación (págs. 42-43 de esta MAIN), en relación al informe emitido por el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, el cual, al no haber consenso entre las distintas asociaciones que integran la Sección del Taxi, reproduce las observaciones realizadas por cada una de ellas.



En cuanto al Estudio Técnico sobre el análisis de costes de explotación del Taxi, realizado para el Ayuntamiento de Madrid, hay que decir que, como su nombre indica es un estudio sobre los costes del sector no sobre la explotación del servicio por los titulares de las licencias, por lo que en algunas cuestiones resulta sesgado. No obstante, del mismo se desprende que de la muestra (195 licencias), el 88% solo es conducido por una persona y el 11% con dos y al realizar una comparativa entre ambas resulta que mientras que con dos conductores la recaudación es de 232,36 €/día, con uno es de 206,05 €/día, es decir, la ampliación del servicio mediante la contratación de conductores puede, además de ofrecer mejor servicio a los usuarios más ingresos, máxime teniendo en cuenta que, como en el propio estudio se indica, los datos que en el mismo se reflejan son obtenidos a partir de los totalizadores de los taxímetros, por lo que, no se reflejan aquellos ingresos obtenidos mediante aplicaciones. Además, es cierto que el 61 % de los vehículos prestan servicio entre 10 y 14 horas, siendo la franja más habitual entre 12 a 13 horas, pero hay que tener en cuenta que la mayor parte de la muestra se trata de un vehículo conducido por una única persona.

Respecto al estudio aportado en relación a la desreglamentación del taxi, ninguno de los casos que plantea es similar a la situación del sector en la Comunidad de Madrid, en tanto que en ésta no existe una desreglamentación del taxi, remitiéndonos a lo expuesto al respecto en la página 41 de esta MAIN.

En relación a la cuestión relativa a la terminología a emplear en el caso de los servicios previamente contratados y resto de las observaciones realizadas al artículo 38.3, que derivan de esa terminología, no se aceptan ya que se considera que es más acertada la utilizada en la norma que se proyecta aunque sí se acepta e incorpora al texto la referida a que se incluya en dicho apartado del citado artículo a aquellas empresas titulares de plataformas que, a través de aplicaciones, ponen en contacto la oferta y la demanda de este tipo de servicios calculando el precio de los mismos, lo que se incorpora al texto del proyecto.

La alegación formulada en relación al artículo 25.2, no puede ser tenida en cuenta ya que la previsión contenida en el mismo no es que dichos vehículos sean utilizados como VTC, puesto que se trata de vehículos taxi, sino que pueda existir, en base a criterios (usuarios a que se dirige, etc.) determinados vehículos que externamente se diferencien de los demás, pero solo externamente, puesto que deberán cumplir todas las exigencias establecidas en el Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Por último, en relación a la necesidad de introducir en la reglamentación que se modifica elementos de control horario, no hay que olvidar que se trata de una norma en materia de transportes, no de una norma en materia de Trabajo y



Seguridad Social, que pretende regular los servicios de transporte prestados mediante los vehículos taxi sin ingerir en materias que no son de su competencia, debiéndose cumplir estas normas aun cuando, de forma expresa, no se refleje en la norma.

- **La ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTOTAXI DE MADRID**, mediante escrito de fecha 19 de enero de 2023, se manifiestan en el sentido de que, además de las alegaciones presentadas a través de Comité Madrileño de Transporte por Carretera, que reiteran, y que fueron contestadas en el epígrafe 2.1 referido a Informes emitidos, consideran que debe eliminarse el apartado 2 del artículo 25, basándose en experiencias históricas que no justifican su eliminación, y que en el artículo 29 bis.2, figure junto a la leyenda «TAXI DE SUSTITUCIÓN», el número de licencia a la que sustituye, lo que se acepta y se incorpora al texto del proyecto.

- **D. Alberto Pérez Esteban**, mediante escrito de fecha 19 de enero de 2023, se manifiesta en contra de la regulación del artículo 41, entendiendo que necesitan un día a la semana para mantenimiento del vehículo y otro para descansar. Sin embargo, la nueva regulación no elimina los días de descanso, sino que flexibiliza la manera de realizarlos, puesto que lo que los ayuntamientos y órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios, deben garantizar es la prestación del servicio. No obstante, dado el elevado número de alegaciones habidas en este sentido, en el proyecto normativo se ha incorporado que los ayuntamientos puedan limitar el número de licencias en servicio un día a la semana de lunes a viernes, lo que no será de aplicación a los vehículos adaptados a las personas con movilidad reducida.

- **D. José María Saavedra López**, mediante escrito presentado en fecha 19 de enero de 2023, realiza alegaciones en relación a los artículos 10.3, 8.3, 24, 29 bis, 31.3, 38 y 41. Sin embargo, el proyecto normativo no contempla la modificación de los artículos 8.3 y 24, por lo que las observaciones realizadas a estos artículos no son tenidas en cuenta.

En relación a la alegación formulada respecto del artículo 10.3, no puede ser tenida en cuenta ya que la limitación que propone podría ser contraria a lo que se establece en la Ley de Garantía de Unidad de Mercado al suponer una restricción al ejercicio de una actividad.

Respecto del artículo 29 bis, se propone que además de la leyenda «TAXI DE SUSTITUCIÓN», se indique el número de licencia, lo que se acepta e incorpora al texto del proyecto.

En cuanto al artículo 31.3 la propuesta que se realiza en relación al permiso municipal de conductor, se entiende que ya está contemplada en el



mismo, puesto que, de su redacción, se desprende que el permiso municipal de conductor nunca podrá ser retirado y, solo, deberá ser entregado en los casos de cese en el ejercicio de la profesión.

En el artículo 38 se propone que se elimine la posibilidad de que, en los servicios a precio cerrado, el precio no pueda ser inferior al que resulte de la reducción establecida, en su caso, por el ayuntamiento, lo que se ya se contempla en el proyecto normativo, y en el 41 se elimine que los ayuntamientos no puedan limitar el número de licencias de autotaxi en activo, sin que se justifiquen las razones por las que se deba ello deba ser considerado, por lo que no se acepta.

• **La empresa Uber BV**, mediante escrito de fecha 19 de enero de 2023, centran sus observaciones en:

- Tarifas o precios, entienden que se debe profundizar en una flexibilización tarifaria en precontratación, en el sentido de que, además del precio cerrado, se disponga de un marco tarifario flexible que permita ajustar las tarifas a las variaciones de la oferta y la demanda, lo que no se puede aceptar ya que el servicio de taxi, de acuerdo con lo previsto en el artículo 38 del presente reglamento y, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto Ley 7/ 1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica, un servicio sometido a tarifas obligatorias, por ello, para flexibilizar el sistema cuando el taxi opera a precio cerrado se estableció que en esos casos las tarifas tuvieran el carácter de máximas, de forma que nunca el precio de los servicios pudiera ser calculado utilizando valores por encima de estas. Además, se permite que los Ayuntamientos puedan establecer reducciones a este, pero lo que, en ningún caso, puede contemplarse es el marco tarifario flexible al que aluden, más característico de otras modalidades de transporte.

- Conductores, proponen que los requisitos de acceso a esta profesión sean sencillos, cuestión que, si bien en esta regulación se establece el marco básico, se desarrolla mediante las ordenanzas municipales y, sin duda, se entiende que los requisitos que se exigen son los mínimos para contar con un sector profesionalizado.

• **La Asociación Española de la Economía Digital (ADIGITAL)**, mediante escrito de fecha 19 de enero de 2023, después de realizar una serie de consideraciones generales exponiendo su opinión sobre que para hacer más competitivo al taxi es necesaria una flexibilización del régimen tarifario para lo que se precisa revisar la normativa autonómica para acometer dicha flexibilización que incentive y dinamice la demanda, lo que, además, incidirá en poder ofrecer un servicio asequible y de calidad a los ciudadanos, proponen:



- Modificar el artículo 38.3, en el sentido de impedir que los ayuntamientos puedan limitar los posibles descuentos que los prestadores deseen realizar, justificándolo en la evitación de una fragmentación tarifaria, cuando se entiende que, precisamente, con la limitación de los descuentos que Ayuntamientos pueden llevar a cabo se evita mucho más esa fragmentación a la que aluden. Todo lo que se aduce en relación al sistema de precios cerrados y que la posibilidad de realizar reducciones en la tarifa ayudaría al sector a posicionarse en el mercado dinamizando la oferta y demanda de estos servicios, parece obviar que el servicio prestado con los vehículos taxi es un servicio, declarado por la jurisprudencia, como servicio de interés general o servicio público impropio, lo que le hace tener una serie de obligaciones que otras modalidades de transporte no tienen como es tratarse de servicios sometidos a tarifas obligatorias que se consideran máximas en el caso de los servicios a precio cerrado, no pareciendo adecuado la aplicación de un marco tarifario tan flexible como el que proponen, al más característico de otras modalidades de transporte.

• **El Ayuntamiento de Madrid**, mediante escrito de fecha 19 de enero de 2023, realiza observaciones respecto los artículos 29, 29 bis, 31, 37 bis, 42 y 60 c).

- Respecto de los artículos 29 y 29 bis, proponen que, respecto del primero, se elimine en la parte final la referencia a la necesidad de autorización previa por el ayuntamiento correspondiente, lo que se acepta y se elimina del texto ya que en el artículo 29 bis, referido al arrendamiento de vehículos para casos de accidentes y averías, se somete dicho arrendamiento al régimen de comunicación, como propone dicho ayuntamiento, basándose en la necesidad de «desburocratizar la tramitación administrativa y dar mayor agilidad a la gestión del alquiler de taxis de sustitución, actividad que precisa de agilidad e inmediatez». Asimismo, proponen que, la leyenda «TAXI DE SUSTITUCIÓN», figure en las puertas laterales y trasera, lo que se acepta e incorpora al texto, por entender que aporta seguridad a efectos de control en carretera, y que los vehículos estén exentos de cumplir la antigüedad mínima a que se refiere el artículo 29, lo que también se acepta pero en lugar de incorporarlo en el artículo 29 bis se incorpora en el artículo 29, in fine, ya que se entiende, que en estos casos, los vehículos solo habrán de cumplir la antigüedad máxima, es decir, no podrán seguir con la actividad a partir de los 10 años. Por último, también se incorporan al texto las aportaciones relativas a que los taxis de sustitución tengan que cumplir las inspecciones ordinarias y extraordinarias, conforme a las normas municipales (para dotar de mayor agilidad al procedimiento), así como los datos que se han de comunicar a los ayuntamientos u órgano gestor del Área de Prestación Conjunta de Servicios cuando se realicen estos arrendamientos que, además, deberán ser comunicados al órgano competente en transporte



interurbano de la Comunidad de Madrid, a los efectos de que puedan realizar transporte de este carácter con dichos vehículos.

- En el artículo 31, proponen la eliminación del requisito previsto en la letra c), relativo a no desempeñar simultáneamente otros trabajos que afectan a su capacidad física para la conducción o repercutan negativamente sobre la seguridad social, en base a la dificultad de verificarlo de forma objetiva lo que no se acepta ya que la razón aducida no justifica su eliminación y dicho requisito contribuye a que los servicios se realicen con mayor seguridad para los usuarios.

- En el artículo 37 bis, titulado Servicios contratados por plaza con pago individual, proponen la adición de 3 apartados, numerados como 5, 6 y 7. En el apartado 5 se propone que se especifique que los suplementos aplicados por los servicios contratados por plaza con pago individual se propondrán por los ayuntamientos al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las asociaciones representativas de las licencias de autotaxi, lo que no se acepta al resultar innecesario de acuerdo con lo previsto en el artículo 38.1, de la misma forma que el propuesto como apartado 7. En cuanto al propuesto como apartado 6 referido a que los suplementos aprobados a la contratación por plaza con pago individual no serán de aplicación a los servicios previamente contratados a precio cerrado ni a aquellos cuyo precio se fije mediante taxímetro y no podrá activarse desde éste, se acepta incluyéndose en el artículo 38.3, in fine.

- Respecto de la observación formulada en cuanto a que se elimine del artículo 42.1 el apartado c) relativo al ejemplar de la tarifa vigente, lo cierto es que ya se había eliminado del proyecto normativo y en cuanto a la redacción que se propone para el artículo 60 c), no se acepta ya que el mismo ha sido redactado conforme se ha informado por la Oficina de Calidad Normativa de la Consejería de Presidencia de la Comunidad de Madrid.

• **D. Carlos Gil Sánchez**, aun cuando presenta las alegaciones fuera de plazo en fecha 25 de enero de 2023, al respecto conviene hacer la precisión que se expone. En la elaboración de todas las disposiciones normativas que afecta a cualquier modalidad de transporte y, por tanto, también al sector del taxi, se solicita el informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera, en el cual existen distintas secciones según la modalidad de transporte de la que se trate. En la sección de transporte público de viajeros en vehículo turismo, se integran las asociaciones del sector del Taxi que han acreditado su representatividad para formar parte del mismo, conforme lo previsto en el Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid, por lo que siempre se tienen en cuenta



a las asociaciones que han acreditado su representatividad en la elaboración de las distintas disposiciones que les puedan afectar y, como se puede ver en el epígrafe 2.1(Informes recibidos) a través del Comité Madrileño del Transporte por Carretera han presentado sus alegaciones la Asociación Madrileña del Taxi, la Federación Profesional del Taxi de Madrid y la Asociación Gremial del Autotaxi de Madrid, que son las asociaciones con representación en el mismo.

IX. EVALUACIÓN EX POST

El proyecto normativo se encuentra incluido en el Plan Normativo de la Legislatura 2021-2023 de la Comunidad de Madrid. La Dirección General proponente no considera que las previsiones incluidas en el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post* ni, por tanto, incluir, conforme lo previsto en el artículo 7.4.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, la forma en la que deberían analizarse los resultados de la aplicación de la norma, ni los términos y plazos en que debería llevarse a cabo. Todo ello sin perjuicio de las observaciones que puedan realizarse en la tramitación administrativa del mismo.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

