



**MEMORIA 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.**

<b>FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO</b>			
<b>Órgano proponente</b>	Consejería de Transportes e Infraestructuras/Dirección General de Transportes y Movilidad	<b>Fecha inicial:</b>	8 de noviembre 2022
<b>Título de la norma</b>	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.		
<b>Tipo de memoria</b>	Extendida <input checked="" type="checkbox"/> Ejecutiva <input type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	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.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	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.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	No se han considerado al tratarse de la modificación de un reglamento preexistente.		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	Decreto		
<b>Estructura de la norma</b>	Contiene una parte expositiva, un artículo único, con dieciséis apartados, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria única y cuatro disposiciones finales.		



<b>Informes</b>	<p>Se solicitarán 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. Además, se recabarán 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>	
<b>Trámite de audiencia/Trámite de información pública</b>	<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 realizará 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</p>	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>Adecuación al orden de competencias</b>	<p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5<sup>a</sup> 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>	
<b>Impacto económico y presupuestario</b>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>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 50 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</p>



		contratación previa por plaza con pago individual.
	En relación con la competencia	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</li><li><input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</li><li><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</li></ul>
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</li><li><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</li><li><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</li></ul>
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid.</li><li><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid</li><li><input type="checkbox"/> Implica un gasto.</li><li><input type="checkbox"/> Implica un ingreso.</li></ul>
	La norma tiene un impacto por razón de género	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Negativo</li><li><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</li><li><input type="checkbox"/> Positivo</li></ul>
	La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Negativo</li><li><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</li><li><input type="checkbox"/> Positivo</li></ul>

	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
<b>Otras Consideraciones</b>	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 de 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.

En definitiva, aun cuando quedan por resolver los recursos de casación interpuestos contra las sentencias del Tribunal Superior de Justicia núm. 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.

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 de 3 a 50 el número de licencias de autotaxi de las que puede disponer cada titular.
- 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 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 evitirá que los titulares de licencias puedan tener períodos 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 lo hubiera calculado.
- 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.

- Por último, con motivo de los problemas surgidos con la fabricación de los vehículos, primero por la pandemia y, posteriormente, por la situación de conflicto que se vive en algunas zonas, se ha estimado conveniente incluir una disposición final para 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, para que los vehículos puedan continuar adscritos a las licencias de autotaxi a partir del día 1 de enero de 2023, aun cuando hayan superado la antigüedad de 10 años, hasta la entrega y matriculación de los nuevos vehículos, siempre que quede acreditado que, aun cuando los titulares de las licencias hubieran formalizado su adquisición con tiempo suficiente, por problemas surgidos en la fabricación, no hubieran podido disponer de ellos antes del 31 de diciembre de 2022.

Asimismo, hay que resaltar 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 noviembre, 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 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, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria única y cuatro disposiciones finales.

El artículo único viene a modificar los siguientes artículos:

- Artículo 10.3, para incrementar de 3 a 50 el número de licencias de las que puede disponer un mismo titular.
- 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 el límite de las 50 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..
- 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 de similares características al averiado o accidentado.
- 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.
- 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 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 introducción en los requisitos para poder obtener el permiso municipal de conductor de vehículo taxi (apartado 1.c) «No haber sido condenado por la comisión de delitos contra la libertad y la indemnidad sexuales» (título VIII, del libro II, del Código Penal). De acuerdo con lo previsto en la Ley 26/2015, de 28 de julio, de Modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, mediante el Real Decreto 1110/2015, de 11 de diciembre, se regula el Registro Central de Delincuentes Sexuales, 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, por tanto, puedan tener un contacto habitual con los menores, es preciso la inclusión de este requisito.

- Artículo 37, 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.

- 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 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

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 trabajar, como sus descansos y vacaciones. 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.
- 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 que en los casos de incumplimiento tarifario, la sanción corresponderá 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 y 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.

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; mediante la tercera se modifica el 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 para permitir que vehículos que hayan superado la antigüedad máxima exigible puedan seguir adscritos a las licencias de autotaxi a partir del día 1 de enero de 2023 cuando quede acreditado que no han podido proceder a su sustitución antes por problemas surgidos en su fabricación, que han impedido su disposición en plazo, y la cuarta contempla su entrada en vigor al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

### **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. 5<sup>a</sup> 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. 21<sup>a</sup> 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 desarrolle 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 50 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. Cabe destacar 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 contempla el proyecto normativo, el poder trabajar 7 días a la semana y 24 horas, al igual que los vehículos de arrendamiento con conductor, 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.

## VI. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL

### a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 6 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, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del 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, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

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

Teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 6 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 y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del 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, su emisión le corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad.

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

De acuerdo con lo que se dispone en el artículo 6 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 Genero e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid es preciso recabar el informe de análisis de dicho impacto.

La emisión del informe por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, de acuerdo con el artículo 13.2.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, corresponde a la Dirección General de Igualdad

#### 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 obstrucción 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 inclinen 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.

Ya en el artículo 22 de la norma vigente se prevé que los vehículos adaptados prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario y la norma que se proyecta contempla, en el artículo 45.1, 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.**

El proyecto fue sido sometido al trámite de consulta pública desde el 08/07/2022 al 28/07/2022, ambos inclusive.

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

- **Asociación CONFEBUS**, 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.

- **Dª. María Teresa Rodríguez.** Sigue 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.
- **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 y 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.

## 6. 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. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas se realizará en el Portal de Transparencia, de conformidad con los artículos 9 y 11.3.b) 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, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

### **3. Informes.**

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se recabará 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 en 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, conforme al artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado por Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno, de las Secretarías Generales Técnicas, comunicación que, de acuerdo con el artículo 4.3) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, 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 estructuras; 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.

Igualmente, 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 de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

## 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 el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*, 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