

Ref. Informe 74/2022

Artículo 8.4 Decreto 52/2021

**INFORME 74/2022 DE COORDINACIÓN Y CALIDAD NORMATIVA DE LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO 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.**

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras ha remitido el Proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, que, junto con su correspondiente memoria del análisis de impacto normativo (en adelante MAIN), somete, con fecha de 18 de noviembre de 2022, a informe de coordinación y calidad normativa de esta Secretaría General Técnica, conforme a lo previsto en el artículo 8.4 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 (en adelante, Decreto 52/2021, de 24 de marzo), 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, que le atribuye la competencia para la emisión de dicho informe.

En materia de procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en el ámbito de la Comunidad de Madrid, el mencionado Decreto 52/2021, de 24 de marzo, desarrolla las disposiciones específicas contenidas, especialmente, en la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 1/1983, de 13 de diciembre), y en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 10/2019, de 10 de abril).

Asimismo, en lo que no se oponga a dicho decreto, es de aplicación el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 5 de marzo de 2019, por el que se aprueban las instrucciones generales para la aplicación del procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general (en adelante, Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 5 de marzo de 2019).

De conformidad con lo anterior, y analizado el contenido del proyecto normativo referido y su correspondiente memoria, en cumplimiento de lo dispuesto en las citadas disposiciones legales y reglamentarias, se emite el siguiente informe de coordinación y calidad normativa:

## 1. OBJETO

En la ficha del resumen ejecutivo de la MAIN se señala que los objetivos que se persiguen con la presente propuesta normativa son:

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.

## 2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

### 2.1 Estructura.

El proyecto normativo que se recibe para informe consta de una parte expositiva, un artículo único, con dieciséis apartados, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria única y cuatro disposiciones finales.

### 2.2 Contenido.

El contenido del proyecto se detalla en el apartado II.a) de la MAIN, señalando:

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 35/20189, 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.

### 3. ANÁLISIS DEL PROYECTO

#### 3.1. Rango de la propuesta normativa, congruencia de la iniciativa con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea y con otras que se estén elaborando en la Comunidad de Madrid.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución española, ostenta competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado ciertas 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 del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

La vigente normativa básica del Estado en la materia viene fijada por Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), y su reglamento de desarrollo, el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 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.

A tal efecto, el régimen legal del transporte urbano de viajeros viene fijado en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos (en adelante, Ley 20/1998), que establece en su artículo 9:

*Artículo 9. Licencias y autorizaciones.*

1. Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el Ayuntamiento del municipio en que esté residenciado el vehículo.

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

2. Para la obtención de la referida licencia municipal será preciso, como regla general, obtener simultáneamente la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos.

No obstante, podrán otorgarse excepcionalmente licencias municipales, aun sin el otorgamiento simultáneo de la correspondiente autorización de transporte interurbano, únicamente cuando en el correspondiente expediente quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano y, en ningún caso, sobrepase el número máximo de licencias por municipio que se determine reglamentariamente. Cuando se produzca este supuesto no podrá otorgarse, al titular de la licencia municipal, autorización de transporte interurbano hasta que no hayan transcurrido al menos cinco años, siendo en todo caso exigible la pertinente motivación en el expediente de la procedencia de dicho otorgamiento.

No será de aplicación lo dispuesto en este apartado para las personas que en el momento de entrada en vigor del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres fueran titulares únicamente de licencia municipal. Dichas personas podrán continuar realizando el transporte urbano para el que estuvieran autorizadas y, en su caso, solicitar la autorización de transporte interurbano, siendo de aplicación para el otorgamiento de ésta las reglas previstas en el artículo siguiente.

3. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid, previo informe del correspondiente órgano de participación y consulta. En especial, se podrán establecer reglas que predeterminen el número máximo de licencias de auto-taxi en cada uno de los distintos municipios en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte.

4. En todo caso, la pérdida o retirada, por cualquier causa legal, de la autorización de transporte interurbano dará lugar a la cancelación, asimismo, de la licencia municipal que debe acompañarla, salvo en los casos en que, dándose las circunstancias previstas en el apartado 2 anterior, el ente competente sobre ésta decida expresamente su mantenimiento.

No se aplicará lo previsto en el párrafo anterior cuando se pierda por falta de visado la autorización habilitante para transporte interurbano.

Este precepto ha sido desarrollado reglamentariamente por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo (en adelante, Decreto 74/2005).

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 (en adelante, Decreto 35/2019), llevó a cabo relevantes modificaciones de esta regulación.

Las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, 341/2021, de 11 de marzo (RJCA/2021/848) y 443/2021, de 22 de marzo (RJCA/2021/675) y núm. 768/2022, de fecha 29 de julio de 2021, declararon la nulidad de este Decreto 35/2019 por haber llevado cambios sustanciales en su contenido después de la realización del trámite de audiencia que mantiene. Dichas sentencias fueron recurridas por la Comunidad de Madrid, y la Sentencia del Tribunal Supremo 1208/2022, de 29 de septiembre (ECLI:ES:TS:2022:3497) ha estimado el primero de esos recursos, confirmando la plena validez y vigencia del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

Respecto a los procedimientos pendientes, en el segundo párrafo de la parte expositiva se afirma lo siguiente:

Por ello, aun cuando quedan dos recursos por resolver, al ser las sentencias de contenido idéntico se prevé el mismo resultado, por lo que el Decreto 35/2019, de 9 de abril, 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, permanece plenamente vigente.

La Consejería de Transportes e Infraestructuras presenta este proyecto de decreto, para modernizar y flexibilizar los servicios prestados mediante esta modalidad de

transporte de viajeros, no incluyendo ya las previsiones que se incluían en recientes proyectos de decreto sobre los que se solicitó informe a este órgano directivo (con fecha de 15 de octubre de 2021 y 22 de septiembre de 2022) y que pretendían reincorporar al Decreto 74/2005 de 28 de julio, aquellos preceptos que hubieran desaparecido de este con la anulación del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

El Consejo de Gobierno en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, puede «[a]probar mediante Decreto los reglamentos 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, o por delegación o transferencia, y ejercer, en general, la potestad reglamentaria siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros».

La disposición final tercera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, por su parte, establece:

Disposición final tercera.

Se habilita al Gobierno de Madrid para que, mediante Decreto, pueda dictar y, en su caso, modificar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley.

El proyecto de decreto propuesto tiene, por ello, carácter ejecutivo, en cuanto desarrolla y pormenoriza la Ley 20/1998, por lo tanto, para su aprobación es competente el Consejo de Gobierno, en función de lo establecido en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre.

En consecuencia, puede afirmarse que, sin perjuicio de las observaciones incluidas en otros puntos de este informe, el rango y naturaleza de la norma propuesta se adecúa al objeto regulado y a lo establecido en el ordenamiento jurídico, estatal y autonómico, vigente.

### 3.2. Principios de buena regulación.

Los párrafos cuarto a séptimo de la parte expositiva contienen la referencia al cumplimiento de los principios de buena regulación conforme a lo establecido en los artículos 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC) y 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

### 3.3. Calidad técnica.

En relación con la calidad técnica de la propuesta, entendida como correcto uso del lenguaje y el cumplimiento de las Directrices de técnica normativa (en adelante, Directrices), aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005, de aplicación supletoria a la Comunidad de Madrid, se formulan las siguientes observaciones:

#### 3.3.1. Observaciones generales.

(i) El artículo 29.bis del proyecto de decreto introduce en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, como novedad, la exigencia de que los vehículos de sustitución utilizados para los supuestos de accidente o avería sean proporcionados por «empresas dedicadas profesionalmente al arrendamiento de vehículos sin conductor» que hayan sido previamente autorizadas por «el órgano autonómico competente» e inscritas en el Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi.

Sin embargo, a las empresas que, en virtud de lo establecido en el artículo 20, arrienden un vehículo de autotaxi a los titulares de las licencias no parece exigírseles dicha autorización y registro.

Se sugiere incluir en la MAIN la justificación del distinto tratamiento a las empresas que realizan tareas análogas, sometiendo a autorización e inscripción a aquellas que ponen a disposición de los titulares de licencia por un máximo de tres meses (por accidente y avería) y no a aquellas que lo hacen sin límite de tiempo, incluso por plazo indefinido.

(ii) La regla 68 de las Directrices establece:

*Cita corta y decreciente.* Se deberá utilizar la cita corta y decreciente, respetando la forma en que esté numerado el artículo, con el siguiente orden: número del artículo, apartado y, en su caso, el párrafo de que se trate. (Ejemplo: «de conformidad con el artículo 6.2.a).1.º, párrafo segundo, del Real Decreto...»).

Por ello, se sugiere revisar las citas de los artículos en el conjunto del proyecto. A modo de ejemplo, se sugiere sustituir en el artículo 29.1, «previstos en los apartados d), e) y f) del artículo 13.4.» por «previstos en el artículo 13.4. d), e) y f).»

(iii) Cuando el texto entrecomillado constituye el final de un enunciado o de oración, debe colocarse el punto correspondiente detrás de las comillas de cierre (<https://www.fundeu.es/consulta/las-comillas-y-el-punto-final-6553/>). A tal efecto, en el artículo 10.3 se debe añadir un punto al final tras las comillas latinas o españolas y en el artículo 13.4.d) se debe añadir las comillas latinas o españolas de cierre y el punto al final.

### 3.3.2. Observaciones al articulado.

(i) De conformidad con las reglas 5 y siguientes de las Directrices, se sugiere escribir el título del proyecto de decreto en minúsculas y añadir un punto al final, de modo que se sustituya:

**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**

Por:

**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.**

(ii) El segundo párrafo de la parte expositiva establece:

Con motivo de diversos procedimientos de impugnación presentados por distintas asociaciones del sector del taxi, el Tribunal 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, declara la nulidad del citado decreto por estimar que en la redacción inicial de la disposición sometida al trámite de audiencia e información pública, se introducen cambios sustanciales. Ante esta situación, la Comunidad de Madrid interpuso los correspondientes recursos de casación, habiéndose resuelto el primero de ellos, mediante sentencia nº 1208/2022 de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de fecha 29 de septiembre de 2022, por la que se estima el recurso de casación, se anula la sentencia objeto de recurso y se desestima el recurso interpuesto por entender que los cambios introducidos, aun siendo relevantes no son sustanciales. Por ello, aun cuando quedan dos recursos por resolver, al ser las sentencias de contenido idéntico se prevé el mismo resultado, por lo que el Decreto 35/2019, de 9 de abril, 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, permanece plenamente vigente.

Se sugiere valorar la supresión del párrafo reproducido, ya que el proyecto de decreto analizado, a diferencia de los dos presentados anteriormente a este órgano directivo, no deroga el Decreto 35/2019, de 9 de abril, ni introduce su contenido en el Decreto 74/2005, de 28 de julio. Por ello, sin perjuicio de su inclusión en la MAIN, las sentencias citadas no condicionan el contenido de este proyecto de decreto y, por ello, resulta superfluo hacer referencia a ellas en su parte expositiva.

(iii) En el texto marco del apartado uno debe sustituirse «que quedan redactados» por «que queda redactado».

(iv) El proyecto de decreto establece la siguiente redacción para el artículo 17.2:

2. La novación subjetiva de las licencias, cualquiera que sea la causa que la motive, únicamente se autorizará cuando el adquirente reúna todos los requisitos establecidos para el originario otorgamiento de las mismas, con la acreditación de lo previsto en los artículos 12 y 13.4.

En ningún caso se autorizarán las transmisiones si, como resultado de las mismas, se supera el límite máximo de concentración de licencias en un mismo titular establecido en el artículo 10.3

Se sugiere, de igual modo, incluir expresamente en dicho precepto, por las peculiaridades que presenta, además de la referencia a la «novación subjetiva de las licencias» que se realiza en el artículo 17.2, una regulación expresa de las

transmisiones que traen como causa el fallecimiento del titular de las licencias (o disolución en el caso de personas jurídicas).

Se sugiere también incluir en la MAIN una sucinta justificación de la ausencia de una limitación al precio de transmisión de unas licencias que se autorizan gratuitamente por los ayuntamientos.

(v) En el artículo 20, conforme a la regla 31 de las Directrices se sugiere sustituir:

*Artículo 20. Formas de disposición de los vehículos.*

La licencia de autotaxi habrá de referirse a vehículos turismo de los que disponga el titular de aquella en virtud de alguno de los siguientes títulos:

- a) Propiedad o usufructo.
- b) Arrendamiento financiero o *leasing* y arrendamiento ordinario o *renting*.

Por:

*Artículo 20. Formas de disposición de los vehículos.*

La licencia de autotaxi habrá de referirse a vehículos turismo de los que disponga el titular de aquella en virtud de alguno de los siguientes títulos:

- a) Propiedad.
- b) Usufructo.
- c) Arrendamiento financiero o *leasing*.
- d) Arrendamiento ordinario o *renting*.

(vi) En el artículo 25 debe añadirse una coma tras «en las puertas delanteras», sustituyendo:

[...] llevarán de forma visible en el exterior, en la parte superior derecha de la zona posterior de la carrocería y en las puertas delanteras el número de la licencia municipal [...].

Por:

[...] llevarán de forma visible en el exterior, en la parte superior derecha de la zona posterior de la carrocería y en las puertas delanteras, el número de la licencia municipal [...].

(vii) En el artículo 31.1.c) se establece, entre los requisitos para obtener el permiso que habilita para ejercer la profesión de conductor de vehículo autotaxi:

No haber sido condenado por la comisión de delitos contra la libertad y la indemnidad sexuales.

Se sugiere incluir en la MAIN una justificación expresa de la norma con rango de ley que habilita el establecimiento en este reglamento de una prohibición que limita el derecho a la libre elección de profesión u oficio establecido en el artículo 35 de la Constitución española.

La introducción de dicha prohibición se justifica de la siguiente forma en las páginas 12 y 13 de la MAIN:

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.

Dado que la principal finalidad del Registro Central de Delincuentes Sexuales es prevenir que los inscritos en este desarrollen «profesiones, oficios y actividades que

impliquen un contacto habitual con menores», se sugiere se valore en la MAIN su conveniencia y su relación con la prohibición más específica de que estos conductores realicen servicios de transporte escolar.

En cualquier caso, se sugiere sustituir, conforme a la expresión utilizada en el título VIII del libro II del Código Penal tras su reforma por la Ley Orgánica 10/2022 de 6 de septiembre, la expresión «delitos contra la libertad y la indemnidad sexual» por «delitos contra la libertad sexual».

(viii) En el artículo 37.2 se establece:

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los ayuntamientos, incluso aquellos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, autorizarán la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que se cumpla lo previsto en el artículo siguiente, y se contraten a través de medios electrónicos que permitan garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, conforme a lo que se dispone en el artículo 38.3 de este reglamento.

En estos casos el informe del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid tendrá carácter vinculante.

Se sugiere incluir en la MAIN las razones de interés regional que justifican en este ámbito el carácter vinculante del informe del órgano competente de la Comunidad de Madrid.

(ix) Conforme a la regla 54 de las Directrices, debe escribirse en cursiva el título del artículo 41, sustituyendo:

« Artículo 41. Regulación y organización del servicio.

Por:

«Artículo 41. *Regulación y organización del servicio.*

(x) De acuerdo con la regla 31 de las Directrices de técnica normativa «[n]o pueden utilizarse, en ningún caso, guiones, asteriscos ni otro tipo de marcas en el texto de la

disposición». Se sugiere, por ello, suprimir las barras diagonales de la expresión «el/la conductor/a» en el artículo 42.2.

(xi) En el artículo 43.1.i) se exige llevar a bordo del vehículo autotaxi:

Cualquier otro documento que sea establecido por los Ayuntamientos, previo acuerdo con las organizaciones representativas del sector.

Se sugiere incluir en la MAIN las razones de interés regional que justifican limitar las competencias municipales exigiendo de forma preceptiva su aceptación por parte de las organizaciones representativas del sector.

El apartado IV de las Directrices de técnica normativa establece que el uso de las mayúsculas «[...] deberá restringirse lo máximo posible». En este sentido debe escribirse con minúsculas, en cualquier caso, la palabra «Ayuntamientos», [42.1. i)].

(xii) Se debe añadir un punto al final en el segundo párrafo del artículo 46, sustituyendo

[...], poniéndolo previamente en conocimiento de aquel, que deberá manifestar su conformidad

Por:

[...], poniéndolo previamente en conocimiento de aquel, que deberá manifestar su conformidad.

(xiii) En el artículo 60.c) se sugiere sustituir:

c) El incumplimiento del régimen tarifario, que corresponderá a la persona física o jurídica que lo hubiera calculado.

Por:

c) El incumplimiento del régimen tarifario, que será imputable a la persona física o jurídica que lo hubiera calculado.

(xiv) La disposición adicional primera establece:

Disposición adicional primera. *Cambio de denominación del registro.*

El Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencias de Autotaxi pasa a denominarse Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi debiendo entenderse hechas a este todas las referencias a aquel.

Puede observarse que, tanto en la redacción vigente del Decreto 74/2005 como en la que se propone, el Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencias de Autotaxi (que se pretende que pase a denominarse Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencias de Autotaxi) no se encuentra regulado dentro del reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo.

Efectivamente, en el primer párrafo de la disposición final segunda del Decreto 74/2005, simplemente se acomete su creación, sin establecer sus funciones, que se han regulado parcialmente por la Orden de 19 de abril de 2012, de la Consejería de Transportes e Infraestructura, por la que se crea el Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencia de Autotaxi y se desarrolla parcialmente el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Puede observarse que, tanto en la redacción vigente del Decreto 74/2005 como en la que se propone, el Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencias de Autotaxi (que se pretende que pase a denominarse Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi) no se encuentra regulado dentro del reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo.

Efectivamente, en el primer párrafo de la disposición final segunda del Decreto 74/2005, simplemente se acomete su creación, sin establecer sus funciones, que se han regulado parcialmente por la Orden de 19 de abril de 2012, de la Consejería de Transportes e Infraestructura, por la que se crea el Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencia de Autotaxi y se desarrolla parcialmente el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Se sugiere, por ello, valorar incluir dentro del reglamento, en un nuevo artículo o dentro de un nuevo apartado del artículo 19 (que regula actualmente los registros municipales de licencias), la denominación y funciones básicas del Registro de Titulares, Licencias y Vehículos Autotaxi.

(xv) Por el carácter normativo tanto de las ordenanzas como del proyecto de decreto se sugiere sustituir:

Disposición final primera. *Ordenanzas municipales.*

Los ayuntamientos deberán adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este decreto en el plazo de seis meses desde su aprobación, quedando sin efecto en todo en lo que se opongan o contradigan a lo previsto en el mismo.

Por:

Disposición final primera. *Ordenanzas municipales.*

Los ayuntamientos deberán adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este decreto en el plazo de seis meses desde su aprobación, quedando derogadas en todo en lo que se opongan o contradigan a lo previsto en el mismo.

(xvi) La disposición final cuarta precisa que la entrada en vigor del decreto se producirá el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Ello es compatible con lo establecido en el artículo 51.3 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, que precisa que las disposiciones de carácter general entrarán en vigor «a los veinte días siguientes de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, salvo que en ellas se disponga otra cosa».

## 4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

### 4.1 Contenido.

Se trata de una MAIN extendida que se ajusta, en términos generales, a las exigencias del artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, así como al Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 5 de marzo de 2019, que resulta de aplicación en lo que no se oponga a dicho decreto.

Respecto de su contenido conviene realizar las siguientes observaciones:

(i) Se sugiere sustituir en el título de la memoria «MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO [...]» por «MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO [...]».

(ii) En la ficha del resumen ejecutivo, concretamente en el apartado «Trámite de audiencia/Trámite de información pública», se sugiere sustituir por «Trámite de participación: consulta pública / audiencia e información públicas».

(iii) El apartado I. b) de la MAIN justifica la adecuación del proyecto normativo a los principios de buena regulación, remitiéndonos, con carácter general, a lo expuesto en el apartado 3.2 de este informe.

(iv) En relación al «Análisis de alternativas», el apartado I. c) señala:

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.

(v) El apartado IV. de la MAIN analiza el impacto económico y presupuestario del proyecto normativo en relación con el impacto presupuestario, ese mismo apartado de la MAIN señala que «no conlleva ningún impacto en los gastos e ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.»

(vi) En relación con el impacto presupuestario, ese mismo apartado de la MAIN señala que:

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.

(vii) En la ficha de resumen ejecutivo se indica que el proyecto de decreto «no afecta a las cargas administrativas», indicándose en la MAIN

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.

Se produce, únicamente, un incremento de muy pequeña cuantía (856 euros), derivado del nuevo procedimiento de autorización a empresas para que puedan arrendar taxis de sustitución a los titulares de las licencias de autotaxi durante el tiempo que dure la reparación de sus vehículos accidentados o averiados.

Se sugiere añadir a este análisis el posible impacto en las cargas administrativas de la potestad, que se incluye en el artículo 42.2 del reglamento, de que la documentación que los conductores deben exhibir al personal de la inspección del transporte y demás agentes de la autoridad, cuando fueren requeridos para ello, pueda serlo «[...] en formato digital, cuando así hayan sido emitidos por los ayuntamientos competentes».

Esta disminución de cargas administrativas, en su caso, se debe cuantificar, conforme a las reglas proporcionadas por la Guía metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo, en función de su coste unitario, población y frecuencia.

(viii) En el apartado VI, referido al impacto de carácter social (impacto por razón de género, impacto en la infancia, adolescencia y familia y de impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género), se indica que se solicitarán a los órganos competentes de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social los correspondientes informes de impacto por razón de género, en materia de familia, infancia y adolescencia y por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

En relación a ellos, y, dado que estamos ante una MAIN de tipo extendida, se sugiere sustituir la referencia al artículo 6 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, por el artículo 7 que regula este tipo de memorias.

También se analizan otros impactos: sobre la unidad de mercado, el medioambiental y el relativo a la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

(ix) Con relación a la «EVALUACIÓN EX POST», en el apartado IX: de la MAIN se indica que este proyecto normativo se encuentra incluido en el Plan Normativo de Legislatura XII (2021-2023).

Se señala también que 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. Se sugiere que se

complete párrafo con la referencia al artículo 7.4.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, donde se regula dicho aspecto de la MAIN.

#### 4.2 Tramitación.

La tramitación de la propuesta se recoge en el apartado IV de la MAIN, en el que se informa de las consultas y trámites realizados hasta la fecha de la elaboración de la memoria, así como los que se prevé realizar en el futuro.

Por un lado, se sugiere que se complete con la normativa que justifica la realización del trámite de consulta pública, es decir, 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. Además, que se realizó previo acuerdo del Consejo de Gobierno adoptado en su sesión del día 6 de julio de 2022.

Se precisa que estuvo publicada en el Portal de Transparencia desde el 8 al 28 de julio de 2022.

A continuación, se indican las aportaciones recibidas

- Asociación CONFEBUS
- Asociación Élite Taxi Madrid
- D<sup>a</sup>. María Teresa Rodríguez
- Free Now
- Uber, B.V.
- Federación Profesional del Taxi De Madrid

Por otro lado, se indica que el texto será sometido al trámite de audiencia e información públicas de conformidad con los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, y se realizará en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid.

Se debe eliminar la referencia al artículo 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, puesto que este artículo se refiere a la tramitación urgente de las iniciativas normativas y no concurre en la tramitación de esta propuesta normativa.

Respecto de los informes, se indica:

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.

La tramitación a la que debe someterse un proyecto reglamentario depende de su contenido y naturaleza. En el caso del proyecto de decreto analizado se trata de un reglamento ejecutivo que desarrolla la Ley 20/1998 y todos los trámites propuestos son adecuados y preceptivos.

No obstante, procede realizar las siguientes observaciones respecto a la tramitación propuesta:

(i) Se sugiere incluir una cita del artículo 4.2 c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, que dispone la tramitación simultánea de todos los informes preceptivos y otras consultas que se estimen convenientes, así como del artículo 8.4 del mismo decreto, que establece que:

4. La solicitud de 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/o la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

De conformidad a este artículo, se sugiere que, para mayor claridad respecto de la situación de la tramitación actual, se indiquen aquellos informes que ya se han solicitado.

(ii) Se sugiere hacer referencia expresa en este apartado de la MAIN a las normas que hacen preceptivo los siguientes informes (en su caso, haciendo referencia también al decreto de estructura correspondiente, donde se recoge la competencia de los diferentes órganos para emitir los informes preceptivos):

- Informe de coordinación y calidad normativa, de conformidad con el artículo 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo 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.

- Se menciona que se recabará informe de las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías de la Comunidad de Madrid, de acuerdo con lo previsto en el artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado mediante el Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno. Este artículo no resulta de aplicación tras la modificación del mismo por el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, debiendo sustituirse su mención por la referencia al artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, que señala que la solicitud 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».

- Se sugiere que se mencione en este apartado de la MAIN la solicitud de informes relativo a los impactos sociales conforme a:

- Informe de impacto por razón de género a 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 la 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.

- Informe de impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género 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.

- Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia a 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 parcial 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 a las Familias Numerosas, y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y artículo 13.2.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre.

- El informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de conformidad con los artículos 4.2.e) y 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, después de realizado el trámite de audiencia e información públicas, y con carácter previo a la solicitud del informe a la Abogacía General, será solicitado el informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Se recuerda, también, que conforme a lo dispuesto en los artículos 6.3 y 7.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, «[e]l centro directivo competente para la realización de la memoria actualizará el contenido de la misma con las novedades significativas que se produzcan a lo largo del procedimiento de tramitación, en especial, la descripción de la tramitación y consultas».

Finalmente, conviene recordar que el presente informe no es vinculante, si bien, en el caso de que las recomendaciones u observaciones contenidas en el presente informe no hayan sido aceptadas, debe incluirse de manera específica en la MAIN, como adecuada justificación de la oportunidad y acierto del criterio adoptado (artículos 6.1.a) y 7.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo), las razones que motiven dicho rechazo.

EL JEFE DE LA OFICINA DE CALIDAD NORMATIVA

Fdo.: Cayetano Prieto Romero

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Fdo.: Manuel Galán Rivas