

MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN SOBRE RÉGIMEN TARIFARIO DE LOS SERVICIOS INTERURBANOS DE AUTOTAXI.

La presente memoria se ha elaborado en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis del Impacto Normativo.

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	14 noviembre 2019
Título de la norma	Proyecto de Orden de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructura sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi.		
Tipo de memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/>		Abreviada <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	El régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi actualmente en vigor se encuentra regulado en la Orden de 24 de noviembre de 2014 de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda. Teniendo en cuenta tanto la variación de los costes de explotación producidos desde la publicación de la misma, así como la necesidad de homogeneizar las tarifas y franjas horarias de aplicación a los servicios interurbanos con las del Área de Prestación Conjunta de Madrid hacen aconsejable la tramitación de este proyecto normativo en el que, además, se determinan de forma expresa tanto las tarifas de aplicación en los servicios contemplados en el artículo 52.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, recientemente modificado por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, así como lo que se debe reflejar, a efectos de su control en carretera, en el módulo luminoso del vehículo cuando realicen servicios a precio cerrado con independencia del carácter urbano o interurbano del servicio.		
Objetivos que se persiguen	Lograr una actualización de los costes de explotación así como simplificación tarifaria que permita liberar memoria en el aparato taxímetro para que pueda gestionar mejor las tarifas actuales e implementar tarifas futuras y establecer tanto el régimen tarifario de aplicación a los servicios de recogida de viajeros que hayan sido previa y expresamente contratados por cualquier medio, incluidos los telemáticos, prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida previstos en el artículo 52.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.		



Principales alternativas consideradas	No caben otras alternativas ya que se trata de una modificación del régimen tarifario de aplicación a los servicios de carácter interurbano prestados con vehículos taxi previsto en una norma con rango de Orden. En caso de no llevarse a cabo la modificación no se podrían implementar nuevas tarifas futuras, en beneficio de los usuarios de este tipo de servicios, salvo que los titulares de los vehículos de taxi sustituyeran, aun funcionando, el aparato taxímetro de sus vehículos por otros más modernos. Por otra parte, se determina que las tarifas previstas en el artículo 2 de la Orden son las de aplicación en unos servicios de recogida de viajeros que antes no podían ser realizados	
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO		
Tipo de norma	Orden	
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, seis artículos, una disposición derogatoria única y dos disposiciones finales.	
Informes recabados	Se recabarán los informes de la Dirección General de Presupuestos de la Consejería Hacienda y Función Pública, de la Dirección General de Igualdad, de la Dirección General de la Infancia, Familias y Natalidad y, en su caso, de la Dirección General de Asuntos Europeos Además, se recabará el informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera, del Consejo de Consumo y de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid	
Trámite de audiencia/Trámite de información pública	Se ha realizado el trámite de consulta pública previa, cuyo plazo finalizó el día 6 de noviembre de 2019, y se realizará el de información pública.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	<p>La Comunidad de Madrid es competente para el establecimiento en su ámbito territorial tanto del sistema tarifario de los servicios de transporte de carácter interurbano como de las condiciones para su aplicación, aun cuando los mismos se efectúan al amparo de una autorización de ámbito nacional, en virtud de la delegación de las facultades del Estado en las Comunidades Autónomas operada por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio.</p> <p>Asimismo, el Estatuto de Autonomía en su artículo 26.1.6 le atribuye competencia exclusiva sobre los transportes por carretera cuyo itinerario transcurra íntegramente por el territorio de la misma.</p>	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	La norma tiene poca incidencia en la economía en general aun cuando conlleva una actualización de las cuantías y unificación de las franjas horarias respecto de las que son de aplicación en el APC de Madrid y otros importantes municipios ya que mientras que el recorrido discurre por



		suelo urbano del municipio o área de residencia de la autorización, se aplicará la tarifa urbana que corresponda, por una parte y, por otra, puesto que como se indica en el artículo 2 del proyecto las tarifas de aplicación a los servicios interurbanos tienen la consideración de tarifas máximas.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso.
	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid	
	La norma tiene un impacto por razón de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo



	La norma tiene un impacto en la unidad de mercado	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
Otras consideraciones	La norma tiene un impacto LGTB	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

1. Fines y Objetivos.

La propuesta normativa obedece a la necesidad de simplificar la estructura tarifaria global de los servicios prestados por los vehículos autotaxi para así poder liberar recursos en la memoria de los aparatos taxímetros y con ello optimizar su funcionamiento y mejorar su capacidad de gestión, tanto en relación con las tarifas actuales como con tarifas de futura implantación; finalidad que se persigue con la modificación que se propone y que afecta a las franjas horarias que determinan desde qué hora y hasta qué hora es de aplicación la tarifa diurna y a las cuantías establecidas en el régimen tarifario fijado por la Orden de 28 de noviembre de 2014.

En la actualidad, las tarifas urbanas de los servicios prestados con vehículos taxi son autorizadas por la Comisión de Precios y las actualmente vigentes, tanto para el Área de Prestación Conjunta de Madrid integrada por 46 municipios y cuyo órgano gestor es el Ayuntamiento de Madrid, así como para otros municipios importantes de la Comunidad de Madrid, como Aranjuez o Torrejón de Ardoz y otros menos importantes, contemplan que la tarifa diurna se aplicará desde las 7,00 horas hasta las 21,00 horas, a partir de la cual se aplicará la tarifa nocturna hasta las 7,00 horas del día siguiente. Sin embargo, en la Orden de 28 de noviembre de 2014 que regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos realizados en vehículos taxi, se dispone que en los servicios de carácter interurbano la tarifa diurna es de aplicación desde las 6,00 horas hasta las 21,00 horas.

Si bien es cierto que quedan algunos municipios que, de momento, no han adoptado ese horario, desde la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid, a los efectos de homogeneizar la estructura tarifaria de este tipo de servicios en toda la Comunidad de Madrid se está fomentando que en las propuestas de modificación de tarifas de carácter urbano que presenten los distintos Ayuntamientos, y que aún no lo



tengan previsto, contemplen que la tarifa diurna sea de aplicación de 7,00 horas a 21,00 horas al entender que es beneficioso para el público usuario y ofrece mayor transparencia, tanto para los clientes de los mismos como para aquellos que los prestan,. Ello es así ya que de acuerdo con el artículo 3.4 de la Orden de 28 de noviembre de 2014, antes citada, y artículo 3.3 del proyecto normativo:

“Mientras que el recorrido discorra por suelo urbano del municipio de residencia de la autorización, se aplicará la tarifa urbana que corresponda. De igual modo, en los servicios realizados al amparo de autorizaciones residenciadas en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, se aplicarán las tarifas de dicha Área en tanto no se rebasen sus límites”.

Por ello, aun cuando la modificación de las franjas horarias conlleva una subida de tarifas en el periodo comprendido entre las 6,00 horas a las 7,00 horas, al ser más elevados todos los conceptos tarifarios de aplicación en horario nocturno que en diurno, la incidencia es muy escasa, afectando a una población reducida, pues, en todos los casos el servicio se inicia con las tarifas urbanas que el municipio o Área de Prestación Conjunta tengan autorizadas aplicándose las interurbanas cuando el vehículo abandone el término municipal de que se trate, por una parte y por otra, en los casos en los que los municipios no tengan tarifas urbanas autorizadas son de aplicación las tarifas interurbanas que tienen el carácter de máximas, lo que implica que se puede contratar por debajo de estos precios. En general, los municipios que no cuentan con tarifas urbanas autorizadas suelen contar, en la inmensa mayoría de los casos, con una sola licencia de autotaxi y el número de servicios que estos vehículos pueden llevar a cabo en la hora que va de las 6,00 horas a las 7,00 horas es escaso.

Además, con la entrada en vigor del Decreto 35/2019, 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, se hace necesario contemplar en el artículo 3 de la Orden ciertas precisiones que, aunque parece podrían entenderse como implícitas, parece oportuno contemplarlas de forma expresa.

Así, con anterioridad a la citada modificación normativa, como regla general la contratación de los vehículos taxi debían realizarse mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo y sólo en el ámbito urbano, según lo previsto en el artículo 37 del citado Reglamento, en los casos de municipios de menos de 5.000 habitantes y cumpliendo unas condiciones era posible la contratación por plaza con pago individual, bien con carácter general o restringida a determinados supuestos.

Con la nueva redacción del artículo 37 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, cualquier municipio, con independencia de su número de habitantes, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas de prestación, podrán promover la prestación de servicios con



contratación previa por plaza con pago individual, por lo que es aconsejable especificar esta circunstancia que se incorpora en el proyecto normativo en el apartado 1 del artículo 3.

Asimismo, en el apartado 2 del artículo 3 de la norma proyectada, además de contemplar que los kilómetros que realice el vehículo en vacío para volver a su municipio no se podrán repercutir en el usuario, conviene prever de forma expresa que cuando el servicio sea una recogida de viajeros de las contempladas en el artículo 52.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, las tarifas de aplicación desde el inicio del servicio serán las descritas en el artículo 2 de la Orden proyectada.

Además, aunque pudiera parecer una obviedad al tratarse de servicios de carácter interurbanos, conviene hacer las precisiones contempladas en los apartados 4 y 5 del artículo 3. La primera en el sentido de que cuando los servicios sobrepasen los límites del municipio o área de residencia de la autorización se aplicará el precio por kilómetro recorrido y el precio por hora de espera, previstos en el artículo 2 de la Orden proyectada. La segunda que cuando se trate de servicios de recogida de viajeros, previa y expresamente contratados, prestados por vehículos dotados de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida será de aplicación todo el régimen tarifario dispuesto en el citado artículo 2.

Con carácter general, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y en el artículo 52 del citado Reglamento, los servicios interurbanos prestados con vehículos dotados de licencia de autotaxi deben iniciarse en el término municipal al que corresponda la licencia de transporte urbano o en el que estuviera residenciada la autorización de transporte interurbano.

Sin embargo, con la nueva redacción del apartado 2 del artículo 52 se permiten los servicios de recogida de viajeros, siempre que se haya contratado de forma previa, en lugares distintos del domicilio de la autorización de transportes de carácter interurbano siempre que el destino de los servicios sea en éste último. Con ello, se está potenciando que los vehículos taxi de municipios de fuera de zonas importantes, concretamente el Ayuntamiento de Madrid, puedan recoger a sus clientes de sus municipios en éste donde se encuentran ubicadas importantes instalaciones para la movilidad de los ciudadanos (aeropuerto, estación AVE, etc.), lo que venía siendo muy demandado por el sector del taxi representativo de los taxistas de fuera del Área de Prestación Conjunta de Madrid.

Por último, en relación con las disposiciones, establecer una disposición derogatoria única para contemplar la derogación de la Orden de 28 de noviembre de 2014, de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi y dos disposiciones finales, una para facultar a la Dirección General de Transportes y Movilidad el desarrollo e interpretación de la norma proyectada y la otra para disponer la entrada en vigor el día 1 de enero de 2020.



Por su parte, la norma que se proyecta no afecta a la unidad de mercado ya que la propuesta afecta a las tarifas interurbanas de aplicación a los servicios de transporte de viajeros en automóviles de turismo que se realicen, en virtud del artículo 5 d) de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid siendo de aplicación a todos los titulares de los vehículos taxi.

No obstante lo anterior, el aumento de la capacidad de memoria del aparato taxímetro podría significar, a corto plazo, el poder implementar otro tipo de tarifas que permita a los vehículos taxi ser igual de competitivos, por lo menos respecto del precio, que el arrendamiento de vehículos con conductor, modalidad de transporte de viajeros con la que la actividad desarrollada por los vehículos taxi comparten demandas de transporte en algunos segmentos.

2. Adecuación de la propuesta a los principios de buena regulación del artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas recoge en su artículo 129 los principios de buena regulación a los que debe ajustarse el ejercicio de la iniciativa legislativa.

El proyecto se adecúa a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Respecto de los principios de necesidad y eficacia, pues, la iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general como es dotar a los aparatos taxímetros de mayor capacidad de memoria que permitirá la implantación de otro tipo de tarifas que beneficien al público usuario general, dotando al sistema de precios a aplicar en los servicios de taxi de mayor transparencia y claridad.

El proyecto cumple, además, con el principio de proporcionalidad, al ser el medio adecuado para regular el régimen tarifario de los servicios interurbanos prestados en vehículos taxi derogando una Orden de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructura preexistente, ofreciendo seguridad jurídica al resultar coherente con el ordenamiento jurídico tanto desde el punto de vista de su elaboración como disposición como de los usuarios que conocerán de forma cierta cuando acaba el horario nocturno, en relación con la aplicación de las tarifas de los servicios de autotaxi e incluso a efectos de control ya que los agentes encargados de ello conocerán que los servicios se prestan a precio cerrado cuando visualicen en el módulo luminoso de los vehículos taxi el dígito “9”.

Asimismo, se cumple con el principio de transparencia ya que ha sido sometida a la consulta pública previa, en aplicación de lo previsto en el artículo 133.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las



Administraciones Pública, finalizada la misma no se ha recibido ninguna observación o sugerencia respecto del proyecto por parte de los ciudadanos, y se someterá al trámite de información pública y audiencia, a fin de que los se puedan efectuar las observaciones que estimen convenientes y se recabarán los informes del Consejo de Consumo y del Comité madrileño del transporte por Carretera.

Por último, se cumple con el principio de eficiencia, al no conllevar su aplicación ningún tipo de cargas administrativas.

3. Alternativas.

Tal y como se expuso en el apartado anterior, el objeto de la regulación proyectada es simplificar la estructura tarifaria global de los servicios prestados por los vehículos autotaxi para así poder liberar recursos en la memoria de los aparatos taxímetros, a fin de optimizar su funcionamiento y mejorar su capacidad de gestión tanto en relación con las tarifas actuales como con las futuras, actualizar las cuantías establecidas en el régimen tarifario fijado por la Orden de 28 de noviembre de 2014 y contemplar en el artículo 3 determinadas precisiones, como consecuencia de la entrada en vigor del Decreto 35/2019, 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 aunque podrían entenderse de forma implícita, parece oportuno contemplarlas de forma expresa, como ya se ha expresado.

Por ello, las posibles soluciones alternativas para conseguir tal finalidad son prácticamente inexistentes al ser el taxímetro un aparato con unas determinadas capacidades, cuanto más antiguos menores, y aunque los más modernos cuentan con más memoria no se justifica el obligar al cambio de aparato a los miles de taxistas que ejercen su actividad en el territorio de la Comunidad de Madrid.

En caso de no llevarse a acabo esta modificación, salvo que se instara a cambiar de taxímetro de todos aquellos vehículos cuyos taxímetros que, aun funcionando bien no tuvieran memoria suficiente, no podrían ser implementadas nuevas tarifas que son beneficiosas para el público usuario, como es el poder contratar el servicio a precio cerrado.

2.- CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.

Principales novedades que introduce

La propuesta consta de una parte expositiva, seis artículos, una disposición derogatoria única y dos disposiciones finales.



En el **artículo 1** se introduce un apartado 4 para contemplar que el proyecto normativo será de aplicación a los servicios de recogida de viajeros, previa y expresamente contratados, prestados por vehículos dotados de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida, previstos en el apartado 2 del artículo 52 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio.

En el **artículo 2** se actualizan las cuantías relativas a “inicio de servicio”, “precio por kilómetro recorrido” y “precio por hora de espera”, en función del calendario y horario y se modifica la franja horaria de forma que la tarifa nocturna se amplía hasta las 7,00 horas.

En el **artículo 3** se establecen las condiciones de aplicación de las tarifas y en este se contemplan las novedades introducidas por el Decreto 35/2019, de 9 de abril, de modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005. Así, en el apartado 1 se puntualiza que, con la excepción de lo previsto en el apartado 2 del artículo 37 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, los servicios se contratarán en régimen de coche completo.

En el apartado 3 se introduce que, además de los retornos en vacío, en ningún caso se cobrarán, las idas en vacío en los servicios de recogida de viajeros, previa y expresamente contratados, prestados por vehículos dotados de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida, previstos en el citado apartado 3 del artículo 52 del citado Decreto.

En el apartado 4 se introduce que sobrepasados los límites de los municipios o áreas de prestación conjunta, se aplicará el precio por kilómetro recorrido y el precio por hora de espera, previstos en el artículo 2.

Además, en este artículo se añade un apartado 5 para determinar que, los servicios de recogida de viajeros, previa y expresamente contratados prestados por vehículos dotados de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida (previstos en el artículo 52.2 de aquél), será de aplicación el régimen tarifario dispuesto en el artículo 2.

El **artículo 6** prevé que, a efectos de control en carretera, cuando los vehículos se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado, en su módulo luminoso se visualizará el dígito “9”, independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos.



Mediante la **disposición derogatoria única** se deroga la Orden de 28 de noviembre de 2014 de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, sobre Régimen Tarifario de los Servicios Interurbanos de Autotaxi.

La **disposición final primera** prevé la habilitación a la Dirección General de Transportes y Movilidad a fin de su desarrollo e interpretación.

La **disposición final segunda** determina su entrada en vigor el día 1 de enero de 2020.

Vigencia

Será de carácter indefinida.

Justificación del rango normativo

La competencia del Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras viene determinada conforme a lo que se prevé en el artículo 41.d), de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, según el cual, sin perjuicio de las atribuciones establecidas en el artículo 30 de la citada Ley, los Consejeros, están investidos para ejercer la potestad reglamentaria, en la esfera de sus atribuciones y dictar circulares e instrucciones.

Rango normativo

La norma tendrá el rango de Orden.

Normas derogadas

La norma proyectada deroga la Orden de 28 de noviembre de 2014 de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, sobre Régimen Tarifario de los Servicios Interurbanos de Autotaxi.

3.- ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA DE NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

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.



El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21 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 del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

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

Por ello, la Comunidad de Madrid ejerce competencias sobre los transportes por carretera tanto las que le son propias como aquellas, que aun correspondiendo al Estado, ejerce por delegación de este.

En consecuencia y, a la vista del análisis de las cuestiones competenciales indicadas anteriormente, debe considerarse que el Proyecto de Orden se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

4.- IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

Impacto económico

El proyecto tiene cierta incidencia en este ámbito pero es escasa ya que aun cuando la modificación propuesta conlleva una actualización de las cuantías de los distintos conceptos tarifarios y una subida de tarifas más acentuada en el periodo horario comprendido entre las 6,00 horas a las 7,00 horas, la población afectada no es numerosa y el número de licencias de los municipios a los que afecta desde origen tampoco.

Ello es así ya que por una parte, como se decía con anterioridad el Área de Prestación Conjunta de Madrid (Ayuntamiento de Madrid y 46 municipios más) y otros municipios importantes de la Comunidad de Madrid que no se encuentran integrados en dicha Área ya tienen autorizado que la tarifa nocturna sea de aplicación hasta las 7,00 horas y, si bien quedan algunos municipios que, de momento, no han adoptado ese horario, desde la propia Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid, a los efectos



de homogeneizar la estructura tarifaria de este tipo de servicios en toda la Comunidad de Madrid para dar uniformidad de cara al usuario, se está fomentando que las solicitudes que presenten los distintos Ayuntamientos, y que aún no lo tengan previsto, contemplen que la tarifa diurna sea de aplicación de 7,00 horas a 21,00 horas.

Y, además, como ya ha quedado expuesto, el proyecto normativo en su artículo 3.4 determina que *“Mientras que el recorrido discorra por suelo urbano del municipio de residencia de la autorización, se aplicará la tarifa urbana que corresponda. De igual modo, en los servicios realizados al amparo de autorizaciones residenciadas en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, se aplicarán las tarifas de dicha Área en tanto no se rebasen sus límites”*, por lo que en éstos ya le es de aplicación a los usuarios la tarifa nocturna hasta las 7,00 horas.

Por otra parte, respecto de los municipios que no cuentan con tarifas urbanas autorizadas, en ellos son de aplicación las interurbanas y éstas, de acuerdo con lo que se prevé en la Orden de 28 de noviembre de 2014 estas tarifas tienen el carácter de máximas, lo que implica que el usuario y el taxista pueden negociar el precio.

Impacto presupuestario

No existe impacto alguno en este ámbito no comprometiendo su contenido el presupuesto de la Comunidad de Madrid.

5.- DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.

La propuesta normativa no implica cargas administrativas y la implementación de la nueva franja horaria de la tarifa nocturna persigue poder liberar recursos en la memoria de los aparatos taxímetros y con ello optimizar su funcionamiento y mejorar su capacidad de gestión, tanto en relación con las tarifas actuales como con las futuras y evitar que se tenga que cambiar de aparato taxímetro y, por ende, que los titulares de los vehículos autotaxi (15.723 en el Área de Prestación Conjunta de Madrid), cuyos taxímetros no lo permitan, tengan que realizar una inversión sustituyendo el que tienen instalado, aun cuando funciona, por uno más moderno con mayor capacidad.

Por otra parte, la actualización de las cuantías respecto del régimen tarifario vigente y el contemplar, como consecuencia de la entrada en vigor del Decreto 35/2019, 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 régimen tarifario de algunos servicios interurbanos que con anterioridad no estaban permitidos, no supone carga administrativa alguna.



Por último, la exigencia prevista en el artículo 4, referido a la Publicidad de las tarifas, según el cual los vehículos afectados irán provistos de un documento en el que figuren las tarifas aplicables, que se colocará en lugar visible para los usuarios, no implica ninguna carga ya que la Dirección General de Transportes y Movilidad, como viene haciendo, será la que facilite dicho documento a todos los vehículos taxi de la Comunidad de Madrid.

6.- IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA

Impacto por razón de género

De conformidad con lo previsto en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, la propuesta normativa no tiene impacto de género ni incidencia alguna en la promoción del principio de igualdad de oportunidades ya que afecta igual a hombres y mujeres y no contiene aspecto alguno del que pudieran derivarse situaciones de discriminación, al tratarse de una norma de carácter técnico.

Impacto por razón de protección a la infancia y a la adolescencia

A los efectos de lo previsto en la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, se hace constar que el proyecto que se propone no afecta al sistema de protección de las mismas.

Impacto en la familia

A los efectos de lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas cabe destacar que, dado su contenido, la propuesta carece de incidencia alguna en esa materia.

Impacto por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género

A los efectos de lo previsto en 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 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, se señala que, dado su contenido, la propuesta tiene un impacto nulo.



7.- DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS

En primer lugar, cabe destacar que ya a primeros del año en curso se inició un proyecto normativo de modificación de la Orden de 28 de noviembre de 2014 sobre Régimen Tarifario de los Servicios Interurbanos de Autotaxi que, con motivo de la entrada en vigor del 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, fue retirado por este Centro Directivo, mediante escrito de fecha 29 de abril de 2019 ya que, ante las dudas surgidas en relación a las tarifas de aplicación respecto de los servicios previstos en el artículo 52.2 del mismo, hacían aconsejable su inclusión en la misma y también proceder a la actualización de las cuantías de los distintos conceptos tarifarios, lo que unido a los cambios acontecidos con posterioridad ha conllevado un retraso importante en el inicio de su tramitación.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que a finales de cada año se han de implementar en los taxímetros de todos los vehículos taxi el calendario del año siguiente, las tarifas de urbanas de aplicación al año siguiente y pasar la revisión del aparato.

Hay que destacar que sólo en el Área de Prestación Conjunta de Madrid hay 15.723 vehículos taxi por lo que lo deseable es que las variaciones que sufran las tarifas interurbanas, en su caso, también sean implementadas en este momento, de forma que todo se realice en el mismo acto, pues todos los vehículos taxi las tienen que tener implementadas a primeros de año, lo que tienen que organizar con tiempo dado el volumen de taxis de que se trata y no retrasar o dejar de dar los servicios a los usuarios.

Además, para poder llevar a cabo esta implementación, con carácter previo, cada fabricante de taxímetro elabora los programas con todas las variaciones y los presenta a Industria para su aprobación que, después de llevar a cabo las actuaciones pertinentes los aprueba. Dado que existen taxímetros que, aunque siguen funcionando por lo que sus titulares no los sustituyen, son muy antiguos por lo que lo ideal es que en estos programas se contemplen todas las variaciones de las tarifas, tanto urbanas como interurbanas, para comprobar como las gestiona el aparato y, en definitiva, que al usuario se les va a cobrar el precio correcto.

En base a ello, y tratándose de un servicio de interés al público que no puede dejar de prestarse, y dadas las fechas en las que nos encontramos se entiende que se dan razones que aconsejan que la emisión de los informes sea en un plazo no superior a la mitad de lo establecido.

Por otra parte, indicar que se ha sustanciado la consulta pública a través del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, conforme a lo que se dispone en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, habiendo estado publicado desde el día 23 de octubre al 6



de noviembre, ambos inclusive, sin que se haya presentado ninguna sugerencia u observación al mismo por parte de los ciudadanos.

Asimismo, el proyecto será sometido al trámite de audiencia e información pública y se recabarán los informes de la Dirección General de Presupuestos de la Consejería Hacienda y Función Pública, de la Dirección General de Igualdad, de la Dirección General de la Infancia, Familias y Natalidad y, en su caso, de la Dirección General de Cooperación con el Estado y la Unión Europea.

De igual forma, deberá recabarse el informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera, del Consejo de Consumo y de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

Madrid, 20 de noviembre de 2019

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

