

## MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDEN DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2014 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			
<b>Órgano proponente</b>	Dirección General de Transportes	<b>Fecha inicial:</b>	
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Orden de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructura por la que se modifica la Orden de 28 de noviembre de 2014 sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi.		
<b>Tipo de memoria</b>	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
<b>Situación que se regula</b>	Modificar una orden preexistente relativa al régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi en relación a que las tarifas diurnas serán de aplicación de 7,00 horas a 21,00 horas y las nocturnas de 21,00 horas a 7,00 horas.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Lograr una simplificación tarifaria que permita liberar memoria en el aparato taxímetro para que pueda gestionar mejor las tarifas actuales y se puedan implementar tarifas futuras.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	No caben otras alternativas ya que se trata de una modificación de una Orden preexistente y 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.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
<b>Tipo de norma</b>	Orden		
<b>Estructura de la norma</b>	Contiene una parte expositiva, un artículo único y una disposición final única.		
<b>Informes recabados</b>	De la Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, de la Dirección General de la		



	Mujer, de la Dirección General de la Familia y el Menor, de la Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social. 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	
<b>Trámite de audiencia/Trámite de información pública</b>	Se llevará a cabo el trámite de información pública y su publicación en el Portal de Transparencia.	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>Adecuación al orden de competencias</b>	<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>	
<b>Impacto económico y presupuestario</b>	Efectos sobre la economía en general	La norma tiene poca incidencia en la economía en general ya que sólo implica una subida de tarifas en una franja horaria determinada, de 6,00 a 7,00 horas en aquéllos municipios que no tengan autorizada esta franja horaria (cada vez son menos), teniendo en cuenta que aquellos municipios que tengan tarifas urbanas autorizadas mientras que el recorrido discorra por suelo urbano del municipio de residencia de la autorización, se aplicará la tarifa urbana que corresponda.
	En relación con la competencia	<p><input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>
	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.
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid</p>	<p><input type="checkbox"/> Implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso.</p>
	<p>La norma tiene un impacto por razón de género</p>	<p><input type="checkbox"/> Negativo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</p> <p><input type="checkbox"/> Positivo</p>
	<p>La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia</p>	<p><input type="checkbox"/> Negativo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</p> <p><input type="checkbox"/> Positivo</p>
	<p>La norma tiene un impacto en la unidad de mercado</p>	<p><input type="checkbox"/> Negativo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</p> <p><input type="checkbox"/> Positivo</p>
<b>Otras consideraciones</b>	<p>La norma tiene un impacto LGTB</p>	<p><input type="checkbox"/> Negativo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nulo</p> <p><input type="checkbox"/> Positivo</p>

## 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 tan sólo a las franjas horarias que determinan desde qué hora y hasta qué hora es de aplicación la tarifa diurna manteniéndose el resto de condiciones y 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 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, entendiéndose que es beneficioso para el público usuario al ofrecer transparencia tanto para los clientes de los mismos como para aquellos que los prestan, 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. Ello es así ya que de acuerdo con el artículo 3.4 de la Orden de 28 de noviembre de 2014, antes citada,

*“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, el servicio se iniciará con las tarifas urbanas que el municipio o Área de Prestación Conjunta tengan



autorizado aplicándose las interurbanas cuando el vehículo abandone el término municipal de que se trate.

Por tanto, esta subida de tarifas únicamente afectará a los usuarios de aquellos municipios que no tengan autorizadas por la Comisión de Precios tarifas de carácter urbano, y la subida que experimentarán sus tarifas, de 6,00h a 7,00 horas de la mañana será de 2,40 euros a 2,90 euros, en concepto de inicio de servicio o bajada de bandera, de 1,20 euros a 1,25 euros en el precio por kilómetro recorrido y de 20,50 euros a 23,50 euros por hora de espera.

Como se decía la incidencia de esta modificación se entiende que es muy pequeña ya que, por una parte, según la Orden de 28 de noviembre de 2014 estas tarifas tienen el carácter de máximas, lo que implica que se puede contratar por debajo de estos precios, y por otra parte, que estos municipios que no cuentan con tarifas urbanas autorizadas suelen contar, en la inmensa mayoría de los casos con una sola licencia de autotaxi, se entiende que en una hora el número de servicios que pueden ser realizados será escaso.

En definitiva, el contenido de la modificación que se propone, es muy parcial ya que únicamente se refiere a las franjas horarias contempladas en la Orden de 28 de noviembre de 2014, antes citada, para equipararlas a las de las tarifas urbanas actualmente autorizadas para el Área de Prestación Conjunta de Madrid y otros municipios importantes de la Comunidad de Madrid, manteniendo el resto de las condiciones previstas en la misma, para lograr un mejor funcionamiento del aparato taxímetro y liberar memoria de éste a los efectos de poder establecer, en su caso, otro tipo de tarifas que les permita prestar servicios a los usuarios más transparentes en relación al precio que deberán abonar por ellos.

Por su parte, esta modificación 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, con la modificación de las franjas horarias se aumenta la capacidad de memoria del aparato taxímetro con lo que, a corto plazo, podría significar 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 ya que la iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general como es dotar a los aparatos taxímetros de mayor capacidad de memoria, lo 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 modificar una Orden de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructura preexistente en la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos prestados en vehículos taxi, 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.

Asimismo, se cumple con el principio de transparencia ya que aun cuando no ha sido sometida a la consulta 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 Públicas, por regular un aspecto parcial de escasa incidencia, si se someterá al trámite de información pública y audiencia, a fin de que los ciudadanos 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, por lo que 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, y 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, en un futuro próximo, nuevas tarifas que son beneficiosas para el público usuario como es el poder contratar el servicio a precio

## 2.- CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.

### *Principales novedades que introduce*

La propuesta consta de una parte expositiva, un artículo único y una disposición final única.

El artículo único sólo modifica el artículo 2 de la Orden actualmente en vigor, en el sentido de introducir que, en los servicios interurbanos prestados con vehículo taxi, la tarifa diurna comenzará a aplicarse desde las 7,00 horas, en lugar de las 6,00 horas, manteniéndose el resto de las condiciones contempladas en la Orden de 28 de noviembre de 2014 que regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos realizados en vehículos taxi.

La disposición final única determina su entrada en vigor que será al día siguiente al de su publicación.

### *Vigencia*

Será de carácter indefinida.

### *Potestad de desarrollo reglamentario*

La competencia de la Consejera de Transportes, Vivienda 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*

Desde el punto de vista de las disposiciones que se verían afectadas por la entrada en vigor de la Orden que se propone, debe indicarse que no se deroga ninguna norma ya que la misma sólo modifica el artículo 2 de la la Orden de 28 de noviembre de 2014.

## **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.

En definitiva, 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 subida de tarifas en el periodo 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.

Por otra parte, respecto de los municipios que no cuentan con tarifas urbanas autorizadas, en ellos se aplicarían 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, 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.

### **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.

*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 carece de incidencia alguna en esta materia.

## **7.- DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS**

El proyecto de Orden no ha sido sometido a consulta previa a través del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, conforme a lo que se dispone en el artículo 133.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Pública, ya que la propuesta normativa regula un aspecto parcial en relación a las tarifas interurbanas de los servicios prestados con vehículo autotaxi, ya que sólo viene a modificar el artículo 2 de la Orden de 28 de noviembre de 2014 que regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos realizados en vehículos taxi en el sentido de modificar la franja horaria y que en lugar de decir “de seis a veintiuna hora” se diga “de siete a veintiuna hora”.

No obstante ello, el proyecto se someterá al trámite de audiencia e información pública y su publicación en el Portal de Transparencia.

Durante la tramitación se recabarán los informes de la Dirección General de



Presupuestos y Recursos Humanos de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, de la Dirección General de la Mujer, de la Dirección General de la Familia y el Menor, de la Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social. Además, se deberá solicitar informe al Comité Madrileño del Transporte por Carretera, al Consejo de Consumo y a la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

Madrid, 31 de enero de 2019  
EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

