

**MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO
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.**

| FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO | | | |
|--|--|-----------------------|---|
| Órgano proponente | Dirección General de Transportes | Fecha inicial: | |
| Título de la norma | 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. | | |
| Tipo de memoria | Normal <input type="checkbox"/> | | Abreviada <input checked="" type="checkbox"/> |
| OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA | | | |
| Situación que se regula | Modificación de un Reglamento preexistente dictado en desarrollo de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. | | |
| Objetivos que se persiguen | Contemplar los cambios normativos habidos desde la publicación del mismo, adaptar la norma a la realidad del sector modernizando el mismo, eliminando cargas burocráticas, y luchar contra la competencia desleal y el intrusismo. | | |
| Principales alternativas consideradas | No hay alternativas. | | |
| CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO | | | |
| Tipo de norma | Decreto | | |
| Estructura de la norma | Contiene una parte expositiva, un artículo único, con veintinueve puntos, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y tres disposiciones finales. | | |
| Informes recabados | De la Secretaría General Técnica de la Consejería de Educación e Investigación; de la Secretaría General Técnica, Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social, Dirección General de la Familia y del Menor, de la Dirección General de la Mujer de la | | |



| | |
|---|--|
| | <p>Consejería de Políticas Sociales y Familia; de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes; de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, de la Dirección General de Presupuestos y RRHH de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, de la Secretaria General Técnica de la entonces Consejería de Presidencia, Justicia y Portavocía del Gobierno, de la Dirección General de Calidad de los Servicios y Atención al Ciudadano, de la Dirección General de Asuntos Europeos y Cooperación con el Estado de Transporte por Carretera, de la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, de la Asociación Gremial de Autotaxi de Alcalá de Henares, Radioteléfono Taxi de Madrid, de la Asociación de Taxistas Autónomos de Madrid y de varios titulares de licencia de autotaxi.</p> <p>Además se ha recabado el del Consejo de Consumo, el del Comité Madrileño de Transporte por Carretera conteniendo las observaciones de la Asociación Madrileña de Taxi, Asociación Gremial del Autotaxi de Madrid, la Asociación Élite-Taxi Madrid y la Federación Profesional del Taxi, y el de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid. Asimismo, se recabará el preceptivo informe de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.</p> |
| <p>Trámite de audiencia/Trámite de información pública</p> | <p>Consulta pública previa, cuyo plazo finalizó el día 6 de octubre de 2017.</p> <p>Se ha cumplido el trámite de información pública.</p> |
| <p>ANÁLISIS DE IMPACTOS</p> | |
| <p>Adecuación al orden de competencias</p> | <p>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</p> |



| | | |
|---|---|---|
| | <p>competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.</p> <p>La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.</p> | |
| Impacto económico y presupuestario | Efectos sobre la economía en general | <p>Aunque la norma no tiene un impacto significativo en la economía en general, sin embargo tiene cierta incidencia económica tanto desde el punto de vista de los titulares de las licencias de autotaxi como de los usuarios, permitiendo que en los casos de contratación previa las tarifas tengan consideración de máximas para que el usuario pueda conocer el precio del servicio antes de su realización; prevé la posibilidad de la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual y, en general, medidas para adecuar este tipo de servicios a la realidad actual.</p> |
| | En relación con la competencia | <p><input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input checked="" 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 | <p><input checked="" type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p><input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p> |



| | | |
|------------------------------|--|--|
| | Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid | <input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso. |
| | La norma tiene un impacto por razón de género | <input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo |
| | La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia | <input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo |
| | La norma tiene un impacto 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 |

I. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA

La presente memoria se ha elaborado de conformidad con lo que se establece en el Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo, en la Guía Metodológica, aprobada por Acuerdo del Consejo de ministros de fecha 11 de diciembre de 2009 y en el Acuerdo de 31 de octubre de 2016, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid por el que se establecen instrucciones generales para la aplicación del procedimiento de iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno: el informe sobre la necesidad y oportunidad de la norma, la memoria económica y el



impacto por razón de género.

El objeto del proyecto es modificar el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, para adaptarlo a los cambios normativos habidos desde su publicación y actualizar la prestación de este tipo de servicios al mercado de transportes existente en el momento actual.

La modificación propuesta afecta tanto a los titulares de los vehículos taxi (dotados de licencia municipal y autorización de transporte discrecional interurbano de viajeros) como a los servicios que éstos realizan con dichos vehículos conteniendo medidas neutras desde el punto de vista de razón de género al no existir ningún tipo de diferenciación en relación con los requisitos a cumplir en función del género de los solicitantes de las licencias municipales de autotaxi, ni en cuanto a la prestación de los servicios según el género del usuario que vaya a utilizarlos. Asimismo, el hecho de que se permita que este tipo de vehículos puedan tener hasta 9 plazas, incluido el conductor (definición de vehículo turismo en el artículo 47 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, en consonancia con lo que se establece en el Reglamento General de Vehículos), favorece los desplazamientos de aquellas familias cuyo número excede de cuatro miembros, pues, en el momento actual, en estos casos es necesario utilizar dos vehículos taxi.

Por otra parte aunque la propuesta no tiene impacto presupuestario para la Comunidad de Madrid, se entiende que la adopción de ciertas medidas que incorpora si pueden tener una incidencia, desde el punto de vista de la economía general, ya que el permitir a los usuarios la posibilidad de conocer el precio antes de realizar el servicio y realizarlo a precio cerrado puede incrementar su uso por el público usuario ya que dota al sistema de mayor transparencia y seguridad al conocer de forma previa el precio a abonar por el desplazamiento, por una parte, y, por otra, la posibilidad de contratación previa por plaza con pago individual parece que puede potenciar la utilización de los mismos, lo que redundará en beneficio tanto de los titulares de los vehículos taxi como de los usuarios, ya que al compartir el vehículo el precio será menor.



Hay que tener en cuenta que en la actualidad, con el gran crecimiento de la modalidad de transporte de arrendamiento con conductor cuyos servicios se prestan en ámbito urbano, al igual que el de los vehículos taxi, podría conllevar un desequilibrio entre la oferta y la demanda a favor de aquella modalidad de transporte de viajeros en detrimento del taxi; por ello, con estas medidas se persigue flexibilizar el régimen de prestación de los servicios de transporte de viajeros prestados con vehículos taxi eliminando rigideces que dificultan su competitividad respecto de aquella otra modalidad de transporte de viajeros que se ha significado como su competidor natural en ámbito urbano.

En definitiva, y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 1.2 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, simultáneamente a la elaboración del 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, se ha procedido a la redacción de esta memoria de impacto normativo que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 3 del mismo, se presenta en forma abreviada ya que se estima que de la propuesta normativa no se derivan impactos apreciables en ninguno de los ámbitos a tomar en consideración.

II. BASE JURÍDICA Y RANGO DEL PROYECTO NORMATIVO

El artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad de Madrid competencia exclusiva sobre los transportes que discurran íntegramente por su territorio.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en su artículo 9 de la citada Ley establece que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo, así como el de prestación de los servicios se ajustarán a sus normas específicas que deberán cumplir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid.

El desarrollo reglamentario de la citada ley se llevó a cabo mediante 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 de aplicación a todos los



transportes públicos urbanos de viajeros realizados en vehículos de turismo en el ámbito de la Comunidad de Madrid, y en él se contiene tanto el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo como el de prestación de los servicios al que deben ajustarse las normas específicas de los municipios u órganos supramunicipales de la Comunidad de Madrid.

Como se decía, el proyecto tiene por objeto, además de contemplar los cambios normativos que le afectan habidos desde su entrada en vigor, adecuar el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo a la nueva realidad del mercado de transportes introduciendo determinadas medidas dirigidas a conseguir una modernización del sector flexibilizando, en algunos supuestos, la forma de prestación de los servicios salvaguardando los derechos de los usuarios, que quedarán perfectamente garantizados.

Con base a la jerarquía normativa, el texto propuesto tiene rango de Decreto, habiéndose adoptado esta forma jurídica ya que el proyecto pretende modificar el Decreto 74/2005, de 28 de julio, que constituye el desarrollo reglamentario de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en materia de transporte de viajeros en automóviles de turismo.

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid puede aprobar 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, como es el caso.

III. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

Desde la publicación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio,



además de haber habido cambios de importancia en la realidad del mercado de transportes de este tipo de servicios, han tenido lugar varias modificaciones normativas sustantivas que afectan a su contenido lo que hace preciso llevar a cabo su revisión para ajustarlo a estas modificaciones legales.

Las Leyes 6/2013, de 23 de diciembre, y 9/2015, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas han modificado la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, implicaron la flexibilización del régimen de la publicidad en los vehículos autotaxi, eliminando la necesidad de su autorización, y dieron una nueva redacción al Capítulo V, relativo al Régimen Sancionador, y a los artículos que lo integran, del 16 al 21, la primera de ellas, y añadiendo un artículo 16 bis relativo la inmovilización del vehículo, la segunda. Esta reforma del régimen sancionador obedecía a la necesidad de dar respuesta a la aparición de conductas infractoras, que suponían una competencia desleal para las empresas autorizadas para la realización de servicios de taxi, mediante la adopción de medidas concluyentes para, entre otras cuestiones, intentar dar fin al intrusismo.

Además, parece conveniente introducir una cierta modernización en el sector actualizando los requisitos exigidos para la obtención de las licencias municipales de autotaxi, tanto en relación con los solicitantes como con los vehículos y conductores, así como a la forma de acreditar los mismos, eliminando cargas burocráticas al posibilitar su consulta en las distintas plataformas en las que se encuentran anotados.

Por otra parte, se eliminan las exigencias relativas a estar domiciliado en la Comunidad de Madrid, para la obtención de una licencia municipal de autotaxi, y a carecer de antecedentes penales para el ejercicio de la profesión, anulados por la sentencia N° 564/2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, pero se requiere que los vehículos estén residenciados en la Comunidad de Madrid en cumplimiento de lo que se dispone en el artículo 6 a) de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transporte por carretera y por cable, así como la posibilidad de que sus titulares puedan ser personas jurídicas, en aplicación de la Sentencia núm. 1018/2018 del Tribunal Supremo.



Asimismo, aun cuando se mantiene que un titular no pueda disponer de más de 3 licencias en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid se establece a ello la excepción para las personas que, tuviesen la posición de “herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular”, en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular.

El hecho de que en los casos de jubilación por edad o incapacidad física o legal del titular se tenga en consideración a los que tendrían la posición los herederos en el supuesto de fallecimiento o al cónyuge del anterior titular, es la fórmula que se establece en la normativa estatal vigente en materia de transporte, tanto de viajeros como mercancías, en relación con la transmisión de las autorizaciones de transporte y cumplimiento de determinados requisitos exigibles para el ejercicio de la actividad y dado que para ejercer la actividad de transporte de viajeros en vehículo taxi se exige, como norma general contar con la licencia municipal y con la autorización de transportes de la clase VT, otorgada por delegación del Estado, se ha incluido la misma de forma textual, y así atender la consideración formulada al respecto por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid. Así, en el artículo 49 Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), artículos 36 y 118 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), artículo 27 Orden FOM 734/2007, de 20 de marzo, artículo 8 c) Orden de Fomento de 1993 que regula las autorizaciones de transporte de viajeros.

Para combatir el intrusismo y la competencia desleal entre las empresas, se introduce alguna causa más de extinción de las licencias municipales de autotaxi y para modernizar el sector haciéndolo más procompetitivo al igualar sus condiciones a otros tipos de transporte en vehículo de turismo que atienden la misma demanda de transporte y en el mismo ámbito territorial (arrendamiento de vehículos con conductor); se posibilita que, a elección del titular de la licencia de autotaxi, los vehículos puedan tener hasta 9 plazas, incluido el conductor, contemplándose, además, pequeñas aclaraciones sobre las características de los vehículos, así como la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual siempre que se realice a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que le sean de aplicación; que las tarifas aplicables a los servicios de carácter urbano tengan la



consideración de máximas, de modo que el usuario pueda hacer el servicio a precio cerrado y conocer éste antes de su realización; se recogen los datos que deben contener los tiques de la impresora o electrónicos, con eliminación de los de papel y la utilización de tarjetas de crédito o débito como medio de pago de estos servicios.

Asimismo, cabe destacar que la modificación del artículo 22 establece, de forma expresa, que los vehículos adaptados para personas con discapacidad de movilidad reducida darán servicio prioritario a este colectivo aunque no con carácter exclusivo, lo que es lógico ya que no existe diferenciación entre el tipo de licencia municipal entre taxi adaptado y el taxi estándar, lo único que aquél admite el transporte de una silla de ruedas. Como es lógico se trata de vehículos que requieren una mayor inversión, por ello, se recoge que podrán realizar servicios consecutivos utilizando todas las plazas que conforman la capacidad del vehículo cuando por criterios de construcción sea posible, como es el caso de asientos abatibles que quedan, recogidos en el suelo del vehículo

Tanto en la elaboración como en la tramitación de la norma se han respetado los principios de buena regulación contenidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se trata de una norma que responde a los principios de necesidad y eficacia al venir motivada por el interés general de adecuar la regulación de los servicios de transporte público urbano prestados en vehículos autotaxi a la realidad existente en el mercado de transportes y la necesidad de actualizar el sector, tanto en relación a los requisitos y condiciones para su ejercicio en relación con los solicitantes de licencias municipales, los vehículos y conductores, así como en cuanto a la prestación de los servicios a que se refiere. Además, la modificación de la norma viene a contemplar los cambios normativos producidos desde su publicación que afectaban a su contenido, lo que incide en la seguridad jurídica de todas las personas a las que la misma se dirige y constituye la medida de menor incidencia indispensable para lograr el fin que persigue, ajustándose así al principio de proporcionalidad.

El proyecto contiene la regulación precisa para responder a la finalidad a la que se dirige no entrando en contradicción con la normativa en vigor y conllevando la eliminación de cargas administrativas innecesarias, conteniendo la regulación



imprescindible para favorecer una mayor eficiencia y racionalidad en la gestión de los procedimientos que en el mismo se regulan.

Por último, en aplicación del principio de transparencia, el proyecto normativo presente ha sido sometido al trámite de consulta pública previa, en virtud de lo dispuesto en el artículo en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; al trámite de audiencia e información pública, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 2 del citado artículo y en el artículo 26.6 de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, y se ha solicitado el preceptivo informe al Comité Madrileño del Transporte, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 2/2005, de 20 de enero.

IV. CONTENIDO Y TRAMITACIÓN

a).- Contenido

En lo que al contenido se refiere, el proyecto de Decreto cuenta con un artículo único, con veintinueve puntos, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y tres disposiciones finales.

Respecto de las disposiciones transitorias, mediante la primera, referida al taxímetro y módulo luminoso, se concede un plazo de dos años para que los vehículos autotaxi cumplan lo previsto en el artículo 27, es decir estén dotados de taxímetro y módulo luminoso y de un plazo de seis meses con impresora; la segunda, referida al color y distintivos de los vehículos, concede un plazo de dos años para que todos los vehículos autotaxi de la Comunidad de Madrid, cumplan lo previsto en el artículo 25, sean de color blanco y lleven de forma visible en el exterior y en el interior, en las partes que se especifican el número de licencia así como el escudo del municipio que haya otorgado la licencia municipal de autotaxi; por último, la tercera 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, puedan seguir prestando los servicios de autotaxi



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).

Mediante Disposición derogatoria única se deroga la Orden de 14 de diciembre de 2012, de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, por la que se fijan los criterios para autorizar la expedición de licencias de autotaxi a las que se le puedan adscribir vehículos de hasta nueve plazas incluido el conductor, ya que a partir de la entrada en vigor de la propuesta las licencias municipales de autotaxi podrán adscribirse a vehículos de hasta 9 plazas incluido el conductor, a elección del titular de la licencia. Asimismo, se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Decreto. Esta disposición, no prevista inicialmente por un error de omisión, ha sido incluida durante la tramitación.

En cuanto a las disposiciones finales, la primera versa sobre el plazo en el que los municipios tienen para adaptar sus Ordenanzas a lo previsto en el mismo; la segunda contiene la habilitación a la Consejería competente en materia de Transportes para dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y ejecución del Decreto; y la tercera contempla su entrada en vigor al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Si bien inicialmente el artículo único venía a modificar los artículos 10.1 y 10.3; 12; 13.4; 18.1.b); 22; 23; 26; 31; 42; 45.1; 50; 52; 59 apartado a) y dejaba sin contenido al artículo 48, después de incorporar todas las observaciones estimadas en el periodo de información pública, el artículo único viene a modificar los siguientes artículos:

- Artículo 8, sobre limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias, para introducir en su apartado 2 un segundo párrafo dirigido a posibilitar que los municipios, en los casos en los que las circunstancias existentes entre la oferta de servicios de transporte de viajeros en vehículo de turismo y la demanda de los mismos lo aconsejen, puedan establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi para garantizar la prestación de servicios a los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores. Ello obedece a la necesidad de dar cobertura a la posibilidad de establecer



planes de amortización de las licencias municipales de autotaxi, no sólo teniendo en cuenta el número de habitantes sino también ante los desajustes que puedan surgir entre la oferta y la demanda de este tipo de servicios ya que al existir otra modalidad de transporte discrecional de viajeros, como el arrendamiento con conductor, que atiende la misma demanda, podría darse el caso de que un municipio concreto o Área de Prestación Conjunta en base a estos desajustes estableciera dichos planes de amortización de las licencias de autotaxi en busca de su equilibrio.

- Artículos 10.1, 12 y 13, mediante los que se lleva a cabo una actualización del procedimiento y de los requisitos y documentación necesaria para la obtención de las licencias, eliminando cargas burocráticas al prever la posibilidad de eliminar la exigencia de presentación de aquélla siempre que el solicitante haya expresado su consentimiento, porque no haya desautorizado su consulta, para que los datos puedan ser recabados por la propia Administración, presumiéndose que los interesados autorizan dicha consulta cuando no conste su oposición expresa al respecto.

- Artículo 10, referido a los requisitos para la obtención de licencias, para posibilitar en su apartado 3 la posesión de más de 3 licencias municipales de autotaxi en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular a favor de aquellas personas que tuvieran la posición de “herederos forzosos” o al cónyuge del anterior titular; eliminar el segundo párrafo de este apartado por las razones expuestas a continuación. La modificación de este apartado 3 hace necesaria la adición de un segundo párrafo en el apartado 2 del artículo 17 para posibilitar la transmisión aun cuando se supere el número de 3 licencias en los casos previstos en el apartado 3 del artículo 10.

Respecto del segundo párrafo del apartado 3 se elimina el porcentaje del 10 por cien por lo que en el texto se suprime la parte final del apartado 3 y los apartados 4 y 5 del citado artículo 10. Esta eliminación obedece a que realmente se trataba de una limitación temporal ya que, tratándose de un titular de licencia con dos años de antigüedad, transcurridos un año desde su inscripción en el registro como solicitante de la transmisión de otras licencias se podía superar este 10 por ciento, por lo que en realidad simplemente suponía una demora que la realidad ha demostrado ser más problemático que la ordenación del sector que con ello se perseguía.



- Artículo 12, de documentación de las solicitudes de licencia, para incorporar en el apartado 1 una letra c) relativa a la certificación justificativa de deudas en periodo ejecutivo con la Seguridad Social, esta inclusión viene determinada por el hecho de que para ser titular de las autorizaciones de transporte que habilitan a realizar transporte público de viajeros de carácter interurbano, autorización clase VT, se precisa estar al corriente de pago en las obligaciones sociales, laborales y fiscales y, la norma general, es obtener de forma simultánea la licencia municipal de autotaxi y dicha autorización de transportes.

- Artículo 13, relativo a la tramitación de solicitud conjunta de la licencia de autotaxi y de la autorización de transporte público discrecional interurbano, la modificación pretende actualizar los requisitos que deben cumplirse para ser titular de licencias de autotaxi, posibilitando que las personas jurídicas también puedan serlo.

- Artículo 16, relativo a la comprobación de las condiciones de las licencias, para actualizar en el apartado 1 las referencias hechas a los artículos de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y del propio decreto en los que se establecen las condiciones esenciales de las licencias municipales de autotaxi ya que las mismas han quedado modificadas por los cambios normativos, en el primer caso y en el segundo, por haberse detectado un error en el artículo al que se remite, pues, en lugar del artículo 59 b) debe ser el artículo 60 b).

- Artículo 17, referido a la transmisión de las licencias de autotaxi, para eliminar en su apartado 2 el segundo párrafo, como consecuencia de la modificación operada en el 10.3 al eliminar los límites que en el mismo se establecían; asimismo, suprimir en el apartado 3 la referencia que se hace a la superación del número de plazas fijado en el artículo 22, ya que éste queda modificado en el sentido de que el vehículo adscrito a la misma podrá de ser de hasta 9 plazas, incluido el conductor y, por tanto, no tiene ninguna limitación de plazas y especificar en su apartado 5, en la prohibición que contiene, que el arriendo, traspaso o cesión es de la gestión de la explotación de la licencia y de los vehículos afectos a las mismas. En este último caso, la especificación hecha a la “gestión de la explotación” responde a que con la redacción actual parece que la prohibición va dirigida a que ese arriendo, traspaso o cesión se haga en favor de la persona que realmente



va a llevar a cabo la explotación, mientras que si lo que se arrienda, traspasa o cede es la gestión, además de a dicha persona se está incluyendo a las empresas que gestionan esta explotación mediante mandato del titular de la licencia. Ello ha sido solicitado con distintas fórmulas por las asociaciones mayoritarias del sector del taxi con representación en el Comité Madrileño del Transporte por Carretera, como podrá verse más adelante.

- Artículo 18.1.b), referido a la extinción de las licencias de autotaxi, para añadir un 5º motivo de revocación constituido por el arriendo, traspaso o cesión de la explotación de la gestión de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma antes explicada.

- Artículo 19, relativo al Registro municipal de licencias, para actualizar la normativa a la que en el mismo se hace referencia en relación a la publicidad del registro y la protección de los datos que en el mismo quedan anotados.

- Artículo 22, para contemplar la posibilidad de que el vehículo taxi pueda tener autorizadas más de 5 plazas, que tratándose de vehículos turismo (como se exige en el artículo 20) podrán ser hasta 9 plazas, incluido el conductor, quedando a la voluntaria elección del titular de la licencia; esta medida obedece a razones de oportunidad, pues, cuando los que necesitan hacer el desplazamiento en vehículo taxi es una familia o grupo de amigos de más de 4 miembros se ven obligados a coger dos vehículos taxi con el perjuicio económico que ello conlleva para los usuarios. Asimismo, con la modificación se persigue que los vehículos adaptados, de acuerdo a la normativa vigente en materia de accesibilidad, presten sus servicios con carácter prioritario pero no exclusivo a personas con movilidad reducida y que siempre que sea posible en servicios consecutivos, para dar servicio a otro tipo de usuarios, puedan disponer, cuando sea posible, disponer de todos los asientos que conforman su capacidad, incluidos los del espacio destinado a la silla de ruedas

Esta modificación conlleva la supresión, por razones obvias, del segundo párrafo del artículo 24 en el que se contempla que no se permitirán modificaciones de los vehículos que impliquen que los mismos puedan tener más de 5 plazas salvo las excepciones del artículo 22.



- Artículo 23, referido a otras características de los vehículos, para introducir, a instancia de las asociaciones representativas del sector del taxi, pequeñas aclaraciones en cuanto a las características de las ventanillas y lunas posteriores de los vehículos, las cuales podrán ser tintadas, al igual que las de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor. Con ello se pretende igualar las condiciones de los vehículos con los que se prestan ambas modalidades de transporte de viajeros.

- Artículo 24, relativo a modificación de las características de los vehículos, en el sentido expuesto cuando se explicaba la modificación del artículo 22.

- Artículo 25, referido a pintura y distintivos de los vehículos, para exigir que todos los vehículos taxi de la Comunidad de Madrid sean blancos y lleven visible en el exterior en la zona superior derecha de la zona posterior y en las puertas delanteras el número de la licencia municipal en negro y el escudo del municipio que haya expedido la licencia municipal de autotaxi, de forma que queden perfectamente identificados respecto del municipio que otorgó la licencia municipal.

- Artículo 26, relativo a la publicidad en los vehículos autotaxi, para adaptar su redacción a la del artículo 14 bis de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, añadido por la Ley 6/2013, de 23 de diciembre.

- Artículo 27, sobre el taxímetro, módulo luminoso y otros elementos obligatorios, para hacer obligatorio que todos los vehículos taxi de la Comunidad de Madrid lleven instalado el aparato taxímetro, el módulo luminoso, impresora y un terminal que permita a los usuarios abonar los servicios con tarjeta de débito y crédito o a través de sistemas telemáticos. Con esta modificación se pretende, por una parte, que en la Comunidad de Madrid todos los vehículos con licencia autotaxi tengan un tratamiento uniforme de forma que los pueblos estén perfectamente identificados como tales y, por otra, ofrecer a los usuarios la posibilidad de que abonen los servicios mediante tarjetas de crédito o débito.

- Artículo 31, relativo a los requisitos para obtener el permiso que habilita a ejercer la profesión, establecer, en el apartado 2 que su revisión, dado que se trata de una competencia municipal, se hará por los Ayuntamientos, en la forma y condiciones



determinadas en las Ordenanzas municipales.

-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, puedan promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se contemple en la correspondiente Ordenanza municipal. Esta medida responde a la necesidad de dar flexibilidad a la prestación de este tipo de servicios que en la actualidad no permite que el vehículo taxi sea compartido por distintas personas, lo que incidirá en hacerles más competitivos ante la realidad del mercado en el momento actual.

- Artículo 38, relativo a “Tarifas”, para admitir, mediante la modificación de los apartados 2 y 3, la posibilidad de establecer tarifas fijas en los servicios con origen o destino en áreas de cero emisiones y que, en los servicios previamente contratados, las tarifas tengan la consideración de máximas al objeto de que los usuarios puedan conocer el precio del servicio antes de su realización y realizarlo a precio cerrado. Además, si bien en un principio se estimó que la contratación de estos servicios y la fijación del precio de los mismos debería hacerse a través de los sistemas implantados por los ayuntamientos y utilizando los medios y procedimientos establecidos por éstos, después de valorar la realidad existente en la que ya existen otros sistemas de precontratación de los servicios de taxi, ha parecido conveniente que éstos puedan seguir funcionando siempre que para la determinación del precio se utilicen los parámetros (algoritmos de distancia, tiempo y tarifas autorizadas) facilitados por el ayuntamiento de que se trate, el cual, en aras de salvaguardar los derechos de los usuarios, velará por su buen uso.

- Artículo 41, sobre coordinación de los descansos, para en su apartado 2 contemplar que los municipios puedan establecer un número máximo de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi puedan realizar servicios. Es decir, que sea discrecional para el Ayuntamiento, en función de los planes de movilidad que establezcan, pues, con la redacción actual se les obliga a establecer ese número máximo cuando pueden existir ayuntamientos que no deseen establecer ese máximo sino dejarlo a la decisión de los titulares de los vehículos taxi.



- Artículo 42, sobre documentación a bordo de los vehículos, contemplar en el apartado 1, las hojas de reclamaciones exigibles por la normativa de consumo, de forma que se garanticen los derechos que tienen como consumidores de un servicio.

- Artículo 43, referido a la indicación de la situación de disponibilidad del vehículo, para exigir que los vehículos taxi, en todo momento, indiquen esta situación mediante la luz verde situada junto al módulo luminoso y que el cartel de “libre” pueda ser luminoso para dotarles de mayor visibilidad ante los ciudadanos que utilizan el taxi a pie de calle.

- Artículo 45.1, relativo a inicio de servicio y puesta en marcha del taxímetro, para contemplar que los servicios puedan ser contratados, además de por radio- taxi y teléfono, por cualquier medio telemático. Hay que tener en cuenta que desde el año 2005, año de publicación del actual decreto, las tecnologías han cambiado muchísimo y en la actualidad la contratación telemática de los servicios es la más habitual.

- Artículo 46, sobre itinerario del servicio, para establecer que en los casos en los que exista una tarifa fija autorizada, el itinerario del servicio será el que determine el conductor y no el usuario como es la norma general. Ello obedece a que la tarifa fija está determinada en función de unos parámetros de distancia y tiempo.

- Artículo 47, sobre equipajes, para eliminar su párrafo segundo relativo a la baca de los vehículos ya que éstos, en la actualidad, no cuentan con este soporte para llevar el equipaje en el techo.

- Artículo 52, relativo al inicio de los transportes interurbanos, para contemplar en el apartado 2 que los servicios previa y expresamente contratados por cualquier medio, puedan ser prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél donde se encuentra el lugar de recogida de los pasajeros, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en el que esté domiciliada la autorización de transporte interurbano. Ello obedece a la necesidad de garantizar la prestación de los servicios por aquellos con los que los titulares de los vehículos taxi hayan contratado siempre que el destino sea donde se encuentre domiciliada la autorización de transportes. Así, a modo de ejemplo, que el taxista de cualquier pueblo de fuera del Área de Prestación



Conjunta de Madrid traiga a un vecino al aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid –Barajas y luego, al regreso de su viaje, pueda volver a buscarlo y regresarlo a su procedencia. De forma similar que los servicios contemplados en el artículo 127.2 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1991, de 28 de septiembre, pero ampliándolo a cualquier destino.

Asimismo, se prevé la posibilidad de que los servicios de carácter interurbano puedan ser contratados con pago de plaza individual siempre que se den las condiciones previstas para los de carácter urbano en el artículo 37.2 de la misma norma, lo cual no aparecía en el proyecto de forma inicial por un error de omisión, habiéndose incorporado en la tramitación.

- Artículo 55, relativo a inspección, para que las referencias realizadas a los “Servicios de Inspección del Transporte Terrestre” lo sean a los “Servicios de Inspección del Transporte”.

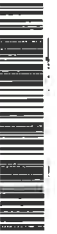
- Artículos 59 y 60, para adaptar su redacción a la de los artículos 17 y 18 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, respectivamente.

- Además, se deja sin contenido el artículo 48, pues, de acuerdo con artículo 7 ñ) de la Ley 42/2010, de 30 de diciembre, (prohibición también existente en la Ley 28/2005, de 26 de diciembre) está prohibido fumar en los vehículos taxi.

b).- Tramitación

La Comunidad de Madrid no tiene normativa propia que regule el procedimiento de elaboración de los reglamentos por lo que, en virtud del artículo 33 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, resulta de aplicación de carácter supletorio la legislación estatal y en concreto, en esta materia, el artículo 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El proyecto normativo ha sido sometido a consulta pública previa, en virtud de lo dispuesto en el artículo en el artículo 26.2 de la citada Ley y el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las



Administraciones Públicas, cuyo plazo finalizó el día 6 de octubre, no habiéndose presentado ninguna aportación por parte de los ciudadanos.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 133.2 de la Ley y en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, por afectar a los derechos e intereses legítimos de las personas, la norma proyectada ha sido sometida al correspondiente trámite de audiencia e información pública, para recabar las posibles opiniones de los ciudadanos afectados sobre su texto y con el preceptivo informe del Comité Madrileño del Transporte, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 2/2005, de 20 de enero.

Además, en el procedimiento de elaboración, el proyecto ha sido informado por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y por la Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda.

Asimismo, ha sido remitido a las Secretarías Generales Técnicas de las distintas Consejerías y solicitado el correspondiente informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

También, se someterá a informe de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.1 b del Decreto 197/2015, de 4 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Políticas Sociales y Familia, 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 en el artículo 22, quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, con carácter previo a la elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo se han solicitado e incorporado al expediente los informes de la Dirección General de la Mujer, sobre el impacto por razón de género y de la Dirección General de la Familia y el Menor, sobre el impacto en familia, infancia y adolescencia.



En cumplimiento con lo previsto en el artículo 46 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación en la Comunidad de Madrid y en 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, todas las disposiciones reglamentarias deberán contar con carácter preceptivo con un informe, que se incorporará al expediente, emitido por la Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social, como órgano competente en materia de no discriminación de personas LGTBI, el cual se encuentra incorporado al expediente.

En el trámite de Información Pública se han formulado al 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, las observaciones que a continuación se exponen.

- No se formulan observaciones, de acuerdo con los informes que quedan incorporados al expediente, por parte de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Educación e Investigación; de la Secretaría General Técnica, Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social, Dirección General de la Familia y del Menor, de la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Políticas Sociales y Familia; de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes; de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio y de la Dirección General de Presupuestos y RRHH de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda.
- Las observaciones formuladas por la **Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad** en relación a los artículos 13.4, 18.1, 22, 55.3, referidas a erratas o cuestiones de técnica normativa, han sido aceptadas e incorporadas al texto; no así la relativa al título de la disposición ya que, teniendo en cuenta lo que se determina en la Directriz 7 de las Directrices de técnica normativa aprobadas por acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005, lo que efectivamente se modifica es el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo que figura



como Anexo del Decreto 74/2005, de 28 de julio. Asimismo, han sido aceptadas e incorporadas las observaciones realizadas respecto de la Memoria de Impacto de Análisis Normativo.

- La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda** formula observaciones tanto respecto de la Memoria de Impacto de Análisis Normativo como en cuanto al texto del proyecto de Decreto. Respecto de las primeras cabe destacar que, aunque efectivamente hay una omisión en la memoria respecto del sometimiento del proyecto al Consejo de Consumo, sí se ha realizado el trámite lo que se incorpora a la misma. De igual manera se ha incorporado en esta memoria la previsión recogida en el artículo 22 respecto de los vehículos adaptados a personas con discapacidad de movilidad reducida.

En cuanto a la oportunidad de incluir en el texto del proyecto de Decreto una disposición transitoria relativa a las solicitudes que se encuentren en tramitación antes de su entrada en vigor, se entiende que no es necesario ya que las solicitudes se resuelven de acuerdo a la normativa vigente en la materia en el momento de su presentación.

- La **Secretaría General Técnica de la entonces Consejería de Presidencia, Justicia y Portavocía del Gobierno** formula varias observaciones de técnica normativa que han sido incorporadas al texto.

La **Dirección General de Calidad de los Servicios y Atención al Ciudadano**, adscrita a la citada consejería, propone la modificación de la redacción del artículo 12.1, suprimiendo la referencia que se realiza a “los correspondientes registros” cuando los datos se encuentran en posesión de las administraciones competentes siendo susceptibles de consulta electrónica a través de las correspondientes plataformas de intermediación y contemplando que la consulta de dichos datos se presume autorizada por el interesado, salvo oposición expresa. En el mismo sentido en el artículo 13.4. Ambas observaciones son aceptadas y quedan incorporadas al texto del proyecto.



La **Dirección General de Asuntos Europeos y Cooperación con el Estado** entiende que el proyecto, al tratarse de una reglamentación técnica, debería ser notificado a la Comisión Europea ya que contiene características técnicas de los vehículos y taxímetros. Sin embargo, se entiende que el proyecto lo que realmente realiza es una regulación de los “servicios de transporte público urbano” en vehículos con licencia de autotaxi, por tanto, desde el punto de vista de la ordenación del transporte, no regulando las características técnicas de los vehículos y ni de los taxímetros materia, en todo caso, competencia de Industria. Así, tanto en el artículo 23, relativo a “Otras características de los vehículos”, como en el 27 referido al “Taxímetro” se hacen referencia al órgano competente en materia de industria, de forma expresa en el primero e implícita en el segundo. Por tanto, al no tratarse de una reglamentación técnica en materia de características de los vehículos y de los taxímetros se estima que no procede dicha comunicación.

La **Comisión de Legislación del Consejo de Consumo** informa favorablemente el proyecto pero sugiere incluir en ella una reforma del sistema tarifario que permita la contratación previa de este tipo de servicios con precio cerrado; sugerencia que es aceptada y se incorpora al texto del proyecto mediante la modificación del artículo 38 relativo a “Tarifas”.

- Por parte del **Comité Madrileño del Transporte por Carretera** se emite informe en el sentido de que “al no existir una postura común en relación al contenido íntegro del texto, se transcriben las observaciones presentadas por algunas de las asociaciones de la entidad”, por lo que conviene individualizar las alegaciones presentadas por cada una de ellas.

1. ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT).

Respecto de las observaciones planteadas por esta asociación, se han admitido e incorporado al texto las siguientes:



- Al artículo 10.1.a), al objeto de que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias de autotaxi (en aplicación de la Sentencia núm. 1018/2018 del Tribunal Supremo).

- Respecto del artículo 25, se recoge en parte la observación realizada ya que si bien se contempla que todos los vehículos que presten servicios de autotaxi en la Comunidad de Madrid sean blancos y lleven visible en el exterior en la zona superior derecha de la zona posterior y en las puertas delanteras el escudo del municipio que haya expedido la licencia municipal de autotaxi se considera innecesario que tengan que llevar una raya azul, máxime cuando la normativa vigente en materia de tráfico ha venido a exigir, al objeto de diferenciarles de los turismos de carácter particular, que la matrícula de este tipo de vehículos y las de los dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor será azul con los números y letras en blanco. Además, la exigencia de que los vehículos lleven el luminoso en el techo se recoge en el artículo 27 del proyecto.

- Al artículo 52.2, referida a que los servicios previa y expresamente contratados por cualquier medio, puedan ser prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél donde se encuentra el lugar de recogida de los pasajeros, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en el que esté domiciliada la autorización de transporte interurbano. Por tanto, no sólo se contempla que estos servicios se puedan prestar para recoger viajeros cuando se trate del aeropuerto, estaciones de ferrocarril o autobuses sino que se amplía a cualquier origen siempre que el destino sea el de domiciliación de la autorización. Ello constituye una medida para flexibilizar la prestación de los servicios y hacerle más competitivo para atender la demanda existente de este tipo de servicios.

No se aceptan las observaciones referidas a los artículos:

- Artículo 10.1.e), ya que no se puede dejar a decisión de los ayuntamientos la antigüedad de los vehículos puesto que estos deben ir dotados de una autorización de



transporte que les habilita a realizar transportes de carácter interurbano. Para el otorgamiento de la citada autorización, de carácter nacional, los vehículos han de cumplir lo que al respecto se establezca en la normativa estatal.

- Artículo 10 apartados 3 segundo párrafo y 4 ya que, por una parte, no es oportuno elevar de 3 a 50 el número de licencias que puede tener cada titular y, por otra, en lugar de subir el porcentaje límite del número total de licencias de las personas titulares de más de una licencia en un municipio o entidad local del 10 al 30 por cien, por motivos de oportunidad, ya que sólo se condiciona a que, cuando el titular de la licencia tenga al menos dos años de antigüedad, transcurrido un año inscrito en el registro de solicitantes pueda sobrepasarse dicho límite, lo que por parecer contradictorio con la existencia de un límite se ha optado por eliminar dicho porcentaje, por lo que en el texto se suprime la parte final del apartado 3 y los apartados 4 y 5 del citado artículo 10.

- Artículo 13.4, no se admite la redacción que proponen para el apartado a) “Estar dado de alta en caso de ser necesario...” pues, todo titular tiene que estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda (régimen de trabajadores autónomos o régimen general de la seguridad social) como se contempla en el proyecto, y en cuanto a los vehículos, sus titulares tienen que disponer en propiedad o de arrendamiento financiero leasing, ya que de otra forma no se les podría adscribir la autorización de transporte público interurbano, obligatoria para realizar los servicios de este carácter.

- Artículo 18.1, pues, el apoderamiento a terceros se entiende que es una cesión de la gestión, por lo que se considera que se encuentra prevista en el artículo.

- Artículo 31.2, al entender que el establecer que el permiso municipal de conductor tenga carácter vitalicio, como se propone, es innecesario ya que así será mientras se proceda a su revisión y se cumplan las condiciones exigidas por la norma; en caso contrario no.



- Artículo 41.2, se entiende que no es posible que se contemple en el proyecto un número máximo de horas de trabajo de los conductores al tratarse de materia del ámbito de trabajo en la que se carece de competencia, no así respecto de los vehículos a los que sí se les podrá establecer un número máximo de horas en las que puedan realizar servicios.

2. ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM).

En cuanto a las observaciones realizadas por esta asociación, cabe destacar que han sido admitidas e incorporadas al texto del proyecto las referidas a los siguientes artículos:

- Al artículo 10.3 primer párrafo, según el cual un mismo titular no podrá ser titular de más de 3 licencias, salvo en el caso de los herederos forzosos, si bien en el proyecto se detalla “herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular”.

- Se incorpora la letra c) en el artículo 12.1 relativa a la certificación justificativa de deudas en periodo ejecutivo con la Seguridad Social, pues, se trata de un requisito exigido en la normativa estatal para poder obtener una autorización de transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo de la clase VT.

- En el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 17 se incorpora que en los casos de transmisiones no se autorizarán si se superan los límites del artículo 10.3, salvo que se trate de herederos forzosos en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal.

- Respecto del artículo 25, se acepta en parte la observación realizada, y se incorpora al texto, ya que si bien se contempla que todos los vehículos que presten servicios de autotaxi en la Comunidad de Madrid sean blancos y lleven visible en el exterior en la zona superior derecha de la zona posterior y en las puertas delanteras el número de la licencia municipal en negro y el escudo del municipio que haya expedido la licencia municipal de autotaxi, se considera innecesario que deban ir con una raya azul por las



mismas razones expuestas para la Asociación Madrileña del Taxi. En la disposición transitoria segunda del texto del proyecto se dispone un periodo transitorio de 2 años para su cumplimiento por parte de los titulares de las licencias de autotaxi cuyos vehículos no cumplan estas condiciones.

- En el artículo 27, respecto del apartado 2 ya se contempla que en el tique figure el origen y destino, lo que sin duda es importante ofreciendo seguridad jurídica a los usuarios de este tipo de servicios, puesto que se trata del documento en el que se reflejan los datos del contrato de transporte del servicio que ha realizado y en cuanto al apartado 3 se procede a su supresión, de forma que todos los vehículos taxi de la Comunidad de Madrid deberán ir provistos de taxímetro y módulo luminoso, contando los titulares de las licencias de autotaxi cuyos vehículos no cumplan estas condiciones, con un periodo transitorio de dos años desde la entrada en vigor del texto que se propone para su cumplimiento, de acuerdo con la disposición transitoria primera del mismo.

- En el artículo 37, relativo a la contratación del servicio, se establece la posibilidad de 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, puedan promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se contemple en la correspondiente Ordenanza municipal.

- Al artículo 38, referido a "Tarifas", en los apartados 2 y 3 se admite la posibilidad de establecer tarifas fijas y que en los servicios previamente contratados las tarifas tengan la consideración de máximas al objeto de que los usuarios puedan contratar sus servicios a precio cerrado y, por tanto, conocerle antes de su realización.

- El artículo 41.2 se modifica en el sentido de que en lugar de determinar que los municipios deban establecer un número máximo de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi puedan realizar servicios, puedan hacerlo o no sustituyendo "el Ayuntamiento establecerá" por "el Ayuntamiento podrá establecer". Es decir, se deja a elección de los ayuntamientos poner ese máximo de horas o no.



- En el artículo 45.1 se introduce de forma expresa la alusión a los servicios previamente contratados y a la contratación por medios telemáticos y en el artículo 47 se elimina la referencia a la baca de los vehículos.

- En el artículo 52 se modifica el apartado 2 en cuanto a que los servicios previa y expresamente contratados por cualquier medio, puedan ser prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél donde se encuentra el lugar de recogida de los pasajeros, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en el que esté domiciliada la autorización de transporte interurbano.

No se aceptan las observaciones referidas a los siguientes artículos:

- Artículo 10.1.e), ya que no se puede dejar a decisión de los ayuntamientos la antigüedad de los vehículos, por las mismas razones expuestas para la Asociación Madrileña del Taxi.

- Artículo 10.3 primer párrafo, ya que se entiende que no es oportuno elevar de 3 a 10 el número de licencias municipales de autotaxi de las que pueda disponer cada titular. Sin embargo, respecto del segundo párrafo del apartado 3 y del apartado 4, al igual que se exponía para la Asociación Madrileña del Taxi, en lugar de subir el porcentaje límite del número total de licencias de las personas titulares de más de una licencia en un municipio o entidad local del 10 al 30 por cien por motivos de oportunidad, ya que sólo se condiciona al transcurso de un año, se ha optado por eliminar dicho porcentaje, por lo que en el texto del proyecto se suprime la parte final del apartado 3 y los apartados 4 y 5 del citado artículo 10.

- No procede eliminar el artículo 11.2, ya que para ello se debería modificar el artículo 9.2 de la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre, de Ordenación y Coordinación de los transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid que recoge literalmente lo que se dice en dicho apartado.

- Artículo 18.1, por entender como innecesario introducir de forma expresa “a través de cualquier tipo de contrato que implique la conducción del vehículo por un tercero



no vinculado directa y personalmente con el titular de la licencia” ya que ello constituye una cesión de la gestión de la licencia o del vehículo afecto a la misma, por lo que se considera que ya se encuentra previsto en el artículo tal cual está redactado.

- Artículo 23, solicitando una mayor flexibilización en el régimen de homologación de los vehículos de forma que solicitan eliminar esta homologación por el órgano competente en materia de Industria con lo que no se puede estar de acuerdo debiendo, por motivos de seguridad, mantenerse dicha homologación.

- Artículo 27.2 párrafo 2, in fine, se propone que, en caso de avería de la impresora, el tique pueda ser sustituido por un recibo que deberá contener los mismos datos, lo que no se acepta ya que por el Ayuntamiento de Madrid, se ha solicitado en distintas ocasiones lo contrario, pues estiman que en una época de avances tecnológicos tan importantes, la posibilidad de expedir recibo supone un retroceso y permite una picaresca de esta forma es evitable.

- Artículo 31.2, referido al permiso municipal de conductor, se entiende que lo más adecuado es dejarlo a lo que al respecto se establezcan en la Ordenanzas municipales, ya que su otorgamiento depende de los ayuntamientos y respecto del artículo 35, según la cual se propone se impida la titularidad simultánea de licencias de taxi y de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, se entiende que no es adecuado admitirla ya que ello podría ir en contra de las previsiones contenidas en las leyes en las 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso las actividades de servicios y su ejercicio y 20/2013, de 9 de diciembre de Garantía de Unidad de Mercado.

- Respecto a las observaciones realizadas respecto del régimen sancionador, no se puede aceptar la tipificación de los hechos infractores que proponen ya que la tipificación de infracciones es una materia reservada a Ley.

3. ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI-MADRID.

Respecto a las observaciones formuladas por esta asociación han sido admitidas e incorporadas al texto del proyecto las relacionadas con los siguientes artículos:



- Eliminación del apartado 4 del artículo 10, que a su vez conlleva la del apartado 5 al que hace referencia, por los motivos explicados al respecto de las observaciones formuladas por las anteriores asociaciones.

-Artículo 43, que establece que los vehículos autotaxi indiquen, en todo momento, su situación de disponibilidad mediante una luz verde, situada junto al módulo luminoso indicador de tarifa, que deberá ir conectada con el taxímetro, para su encendido y apagado según la situación del vehículo.

- Introducir en el artículo 45.1, cuando se indican los modos de contratación de los servicios que ésta se pueda llevar a cabo por medios telemáticos, además de radio-taxi y teléfono.

- En el artículo 46, proponen que tratándose de un servicio con tarifa fija el itinerario será el más directo y determinado por el conductor sin que el viajero pueda expresar su voluntad a los efectos de establecer otro, lo cual se acepta ya que las tarifas fijas están fijadas para los itinerarios más directos.

- No modificar el artículo 50, en el que se fija la cuantía que los conductores están obligados a proporcionar al usuario (en la actualidad esta cantidad está fijada en 20 euros y se pretendía modificar a 50), por entender que, efectivamente, supone llevar mucho dinero en metálico a bordo de los vehículos taxi y al objeto de conseguir una mayor seguridad para los conductores de este tipo de vehículos, e incluso de los usuarios desde el punto de vista de consumo, potenciando el pago de este tipo de servicios con tarjeta de crédito y débito o a través de sistemas telemáticos.

No se aceptan las siguientes observaciones:

- La propuesta formulada para el artículo 3, relativa a que no se establezcan diferencias en cuanto a tarifas, formas de libranza, etc., respecto de las licencias municipales existentes en un municipio, ya que se trata de una competencia municipal de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. Asimismo, tampoco se considera adecuado introducir la definición de vehículo "Taxi"



en este reglamento, puesto que es un vehículo definido desde los distintos puntos de vista, por criterios de construcción y criterios de utilidad, en la normativa de Industria.

- Respecto del artículo 10, en el apartado 1, relativo a los requisitos que se deben cumplir para la obtención de las licencias municipales de autotaxi, no se acepta el introducir el permiso municipal de conductor de autotaxi, pues, cabe la posibilidad de que el titular de la licencia municipal no se dedique a conducir el vehículo sino que tenga conductores asalariados; ni tener una capacitación concreta; ni que de forma exclusiva se tenga que estar dado de alta en el régimen de autónomos, pues, se tiene que estar dado de alta en el régimen que corresponda según lo que se indicaba con anterioridad y, por último, respecto de no estar en situación de jubilación activa en el régimen de la Seguridad Social, no es admisible por no tener competencia para regular materias que entran dentro de la esfera de Trabajo y Seguridad Social, no aceptándose, por tanto, como documentación a presentar en el artículo 12.

En cuanto al apartado 2 del artículo 10, proponen eliminar la posibilidad de poder disponer de más de 3 licencias municipales de autotaxi a los herederos forzosos, lo que no se acepta por entender que entra dentro del ámbito del derecho privado suponiendo una restricción respecto de lo que a las personas le corresponde de forma legítima.

- La relativa al artículo 13.4.d), relativo a los vehículos, ya que, en todo caso, sus titulares tienen que tener su disposición en virtud de un título de propiedad o arrendamiento financiero leasing, pues, de otra forma no se les podría adscribir la autorización de transporte público interurbano, obligatoria para realizar los servicios de este carácter.

- La propuesta que se formula respecto de los artículos 16 y 55 de crear un cuerpo especial para ejercer las competencias en materia de inspección de transporte de carácter local ya que la norma que se modifica no puede dar cobertura a esa creación, por una parte, y, por otra, en los ayuntamientos la inspección del transporte en carretera corresponde a las distintas policías locales.

- En relación a las observaciones formuladas al artículo 17, cabe destacar que en cuanto a la del apartado 5, se entiende que es innecesario introducir el apoderamiento



a terceros, pues, este no deja de ser una cesión de la explotación de la licencia y de los vehículos afectos a las mismas, lo cual se encuentra previsto (mismo argumento para no contemplarlo como motivo de revocación en el artículo 18.1.b).5ª). Respecto del apartado 6, proponen que, en caso de jubilación del titular, éste disponga de un plazo de un año para transmitir su licencia, lo que no se puede aceptar, pues, se considera que, además de no quedar justificada la implantación de dicha exigencia las licencias son de competencia de los ayuntamientos. Por tanto, tampoco procede incorporarla como motivo de revocación en el artículo 18.1.b).

- En cuanto a las realizadas en relación a los artículos 23, 27, 28 y 29, relativos a los vehículos con los que se prestan los servicios de taxi, así como las relativas a los requisitos para obtener el permiso que habilita para ejercer la profesión, artículo 31, no se entienden convenientes en la situación actual del sector y no se justifica la necesidad de su implantación.

- La propuesta relativa al artículo 39, que regula “las paradas”, pues, se trata de una competencia municipal y la del artículo 42 proponiendo que se deje como documentación a bordo del vehículo el permiso de conducir del/la conductor/a del vehículo se considera innecesaria ya que es un documento obligatorio para la conducción de los vehículos desde el punto de vista de la normativa de tráfico y seguridad vial, ya que, todo conductor de vehículo, sea taxi o no, debe llevar consigo cuando conduce, por lo que a los efectos de este artículo es más significativo el permiso para ejercer la profesión de conductor de vehículo autotaxi que se encuentra incorporado en la redacción del mismo.

- En relación al “inicio del servicio”, artículo 45 apartado 1, se propone la adición de un segundo párrafo para establecer una excepción que se entiende contraria a lo que se dispone en el párrafo primero, por lo que no se puede aceptar.

- Respecto al artículo 52, relativo al “inicio de los transportes interurbanos”, la propuesta que formulan va dirigida a regular los servicios prestados con autorizaciones domiciliadas en municipios de fuera de la Comunidad de Madrid, los cuales no se rigen por la normativa de ésta sino por la normativa de carácter estatal al tratarse de servicios



entre comunidades autónomas siéndoles de aplicación lo previsto en los artículos 123 y siguientes del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

4. FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI (FPT).

En relación a las observaciones formuladas por esta asociación, cabe destacar:

- Respecto del artículo 10, en el apartado 1, relativo a los requisitos que se deben cumplir para la obtención de las licencias municipales de autotaxi, no se acepta el mantener el apartado h) con indicación de la cuantía con la que deben tener cubierta la responsabilidad civil por daños ya que la misma ha sido eliminada de la regulación en el resto de los transportes públicos de viajeros siendo suficiente que se tenga cubierta la responsabilidad por los daños que puedan surgir como consecuencia del transporte, con lo que queda perfectamente garantizado desde el punto de vista de los usuarios.

Asimismo, tampoco se acepta la introducción de un nuevo apartado en el que se impida ser titular de las licencias de autotaxi a quienes ya lo sean de otras licencias o autorizaciones de transporte al entenderse que podría ser contraria las previsiones contenidas en la normativa sobre garantía de unidad de mercado. Respecto de la necesidad, para ser titular de las licencias de autotaxi, de estar en posesión del correspondiente permiso municipal de vehículos autotaxi, al igual que se aducía en las observaciones formuladas por la Asociación Élite-Madrid, no puede ser admitida pues, cabe la posibilidad de que el titular de la licencia municipal no sea el conductor del vehículo sino que tenga conductores asalariados que trabajen para él.

En cuanto al apartado 2 se propone eliminar la posibilidad de poder disponer de más de 3 licencias municipales de autotaxi a los herederos forzosos, lo que no se acepta por entender que entra dentro del ámbito del derecho privado, suponiendo una restricción respecto de lo que a las personas les corresponde legítimamente por herencia y en cuanto a la modificación del apartado 5 no procede puesto que el proyecto contempla la eliminación del apartado 4, al que hace referencia, con lo que conlleva también su eliminación.



- La propuesta formulada respecto del artículo 13, consistente en mantener la redacción actual que alude a los 50 millones de euros como garantía al usuario, no es aceptada por las mismas razones expuestas respecto de la Asociación Élite-Madrid.

- Respecto del artículo 18, en cuanto al apartado 1.b) se propone la adición de tres causas de revocación. En primer lugar, “la gestión por terceros de la explotación y la explotación por mandato o cualquier otra modalidad que no sea la del propio titular”; sin embargo, en el proyecto se contempla la “el arriendo, traspaso o cesión de la gestión de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma”, lo que se entiende contempla todos los casos que se plantean. Por otra parte, “la jubilación del titular de la licencia salvo que la transmita en el plazo de un año desde la jubilación o pase a la situación de excedencia forzosa” y “la acumulación de tres faltas muy graves”, ninguna de las cuales se acepta por entender que se trata de licencias municipales, por tanto, de competencia municipal y que ya existe la posibilidad de suspender temporalmente las licencias, de acuerdo al artículo 16 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por la comisión de infracciones lo que ya, junto a las sanciones de carácter económico, ya viene a corregir las conductas infractoras sin necesidad de revocar la licencia municipal.

Asimismo, proponen añadir en el mismo apartado, como causa de extinción de las licencias municipales de autotaxi, el incumplimiento de la obligación de la transmisión de la licencia/s adquiridas por herencia cuando se supere el límite máximo de titularidad de tres licencias establecido en el artículo 10.3, lo que no se puede aceptar ya que el texto incorpora, a sensu contrario, la posibilidad de que un mismo titular pueda ser titular de más de 3 licencias en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular.

- En el artículo 23 se propone la eliminación de que las lunas de las ventanillas y de la parte posterior del vehículo tengan que ser transparentes, lo que al ser aceptado hace que cómo deban ser las lunas de los vehículos autotaxi se rija por lo que se establece en la normativa vigente, de forma general, para todo tipo de vehículos, de forma que podrán no ser transparentes la luna trasera y las de las puertas de atrás.



- No se aceptan las modificaciones terminológicas propuestas para los artículos 24 (hablar de “reformas de vehículos” en lugar de “modificaciones de vehículos”) y 27 (“verificados” en lugar de “comprobados”), ya que se tratan de palabras sinónimas que aluden a lo mismo, no existiendo justificación para su aceptación.

- En relación al artículo 27 párrafo 2, in fine, se propone que, en caso de avería de la impresora, el tique pueda ser sustituido por un recibo, lo que no se acepta, con el mismo argumento que el expuesto para otras asociaciones, al ser contrario a lo solicitado en distintas ocasiones por el Ayuntamiento de Madrid, según el cual en una época de avances tecnológicos tan importantes, la posibilidad de expedir recibo supone un retroceso y permite una picaresca al respecto que de esta forma es evitable.

Por otra parte, ha quedado incorporado al texto, como solicitan, que todos los vehículos taxi de la Comunidad de Madrid, deban llevar taxímetro y la identificación del municipio.

- Respecto del artículo 31.1, no procede mantener como requisito para obtener el permiso que habilita para ejercer la profesión de conductor de vehículo autotaxi el carecer de antecedentes penales contra la seguridad vial y de naturaleza sexual, ya que la eliminación del requisito de carecer de estos antecedentes surge a petición de la Institución del Defensor del Pueblo.

En cuanto a la propuesta formulada respecto del apartado 2 del artículo 31, para que dicho permiso sea renovado cada 5 años, en el texto del proyecto, finalmente, se deja a lo que al respecto establezcan las Ordenanzas municipales ya que son los distintos ayuntamientos los que llevan a cabo esta renovación.

- En relación a las observaciones realizadas al apartado g) del artículo 42 y al artículo 50 cabe destacar que ambas se aceptan y se incorporan al proyecto; la primera relativa a eliminar de la documentación a bordo de los vehículos, el talonario de recibos en cuanto que no se van a poder expedir éstos ni aun en los casos de avería de las impresoras y, respecto de la segunda, se concluye con mantener la cuantía que los conductores están obligados a proporcionar al usuario en 20 euros por las mismas razones argumentadas en la contestación a las observaciones formuladas por otras



asociaciones. Básicamente, porque el cambio a 50 euros supone llevar mucho dinero en metálico a bordo del taxi cuando lo que se pretende potenciar, al objeto de conseguir una mayor seguridad para los conductores de este tipo de vehículos e incluso de los usuarios, desde el punto de vista de consumo, es el pago de estos servicios con tarjeta de crédito y débito o a través de sistemas telemáticos

Respecto de lo alegado sobre que “todos los taxis de la Comunidad de Madrid dispongan de terminal TPV u otro dispositivo que facilite el cobro telemático”, hay destacar que ello se contempla en el artículo 27 del proyecto.

- En relación a la propuesta del artículo 52, para que exista una reciprocidad en cuanto a todos los supuestos y a todos los usuarios del taxi, así queda recogido en el texto del proyecto cuando se contempla que “los servicios de recogida de viajeros que hayan sido previa y expresamente contratados por cualquier medio, incluidos los telemáticos, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el lugar de recogida de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en el que esté domiciliada la autorización de transporte interurbano”, la única diferencia es que mientras que en las observaciones formuladas por la Federación Profesional del Taxi se habla de “licencias” en el artículo se hace alusión a las “autorizaciones de transporte interurbano” que es lo que corresponde puesto que se refiere sólo a supuestos de transporte de viajeros de carácter interurbano, al discurrir por distintos términos municipales.

- Respecto de la observación de incluir una disposición final tercera sobre la pérdida de vigencia de las actuales ordenanzas hasta que se adapten al nuevo Reglamento, se entiende que debe haber algún error puesto que en la disposición final primera del proyecto se recoge que los municipios deberán adaptar sus Ordenanzas en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor quedando sin efecto todo aquello en lo que contradigan a lo dispuesto en el mismo.



- La **Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcalá de Henares** valora positivamente la modificación de los artículos 22 y 52 y se adhiere a las alegaciones formuladas por la **Asociación Gremial de Autotaxi de Alcalá de Henares** que a continuación se informan.

- La citada asociación solicita, por una parte, que respecto de la causa de revocación de las licencias municipales de autotaxi prevista en el artículo 18.1.c), “rescate por el municipio”, que se regule cómo llevar a cabo el mismo con indicación de quién comienza el expediente, compensaciones etc., lo que no se acepta por entender que se trata de materia de competencia municipal y que, en cualquier caso, se deberá regular en las correspondientes ordenanzas municipales.

- En el mismo sentido no se admiten las alegaciones formuladas respecto del artículo 27.2 por entender que se trata de una norma de aplicación a todos los ayuntamientos, vehículos taxi y personas que ejerzan la profesión de taxista en cualquier municipio de la Comunidad de Madrid, con independencia de cuál sea el ayuntamiento que haya expedido la licencia municipal de autotaxi; artículo 31.1.b) al entender que “en el proyecto que se tramita se eliminó la referencia a la carencia de antecedentes penales ya que lo venía requiriendo la Institución del Defensor del Pueblo, por una parte, y por otra porque que la sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el recurso 75/2013, promovido por la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi, contra diversos artículos de la Ordenanza del taxi del Ayuntamiento de Madrid anula *“el artículo 8.3.c) del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 y el artículo 31.1.b) del Decreto Comunidad de Madrid 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 lo referido a Carecer de antecedentes Penales”*.

En relación a la especificación de “cómo se cuantifica la habitualidad” respecto de la exigencia de no ser consumidor habitual de estupefacientes o bebidas alcohólicas, no



es objeto de esta modificación normativa y no procede tenerla en cuenta al entender que no es materia a desarrollar en esta norma, ni respecto al punto 3 del artículo 52, aunque manifiestan erróneamente artículo 55, al no ser este apartado objeto de modificación.

- Por último, respecto de las alegaciones formuladas por la Asociación Gremial de Autotaxi de Alcalá de Henares se han aceptado e incorporado al texto las relativas al artículo 31.2, estableciendo que se estará a lo que se determine en las Ordenanzas Municipales y a la posibilidad de que las tarifas tengan la consideración de máximas que queda contemplado en el artículo 38.

- **Radioteléfono Taxi de Madrid**, presenta dos escritos en los que hace las siguientes observaciones al proyecto:

- Respecto del artículo 18.1.b), se propone la adición, al arrendamiento, cesión o traspaso de la gestión de la explotación, la “gestión”, lo que no procede al estar incluida ya entre las causas. Por otra parte, proponen que en la causa de extinción de las licencias enumerada como c), relativa al “rescate por el municipio”, se requiera consulta de las asociaciones representativas del sector y la tramitación de un expediente que incluirá la conformidad del titular de la licencia, las condiciones del rescate y la compensación económica, lo que no se acepta por entender que se trata de una materia de competencia municipal.

En el artículo 18.2 proponen mantener, en los casos de extinción de la licencia municipal, que el órgano competente en transporte interurbano decida mantener la vigencia de la autorización para transporte interurbano lo que se acepta teniendo en cuenta lo que se dispone en la normativa estatal de aplicación a esta materia.

- La propuesta formulada respecto al apartado 2 del artículo 52, se considera que se encuentra incluida dentro de los supuestos contemplados en el texto del proyecto en el que se dispone que sólo se podrá recoger viajeros fuera del municipio en el que se encuentra domiciliada la autorización de transportes (y, por tanto, la licencia municipal



de autotaxi) cuando se trate de servicios previamente contratados (contrato de prestación de servicios previo con la empresa usuaria), con independencia del tipo de vehículo, y de cual sea el punto de recogida de los pasajeros siempre que el destino sea el lugar del domicilio de la autorización de transporte interurbana.

- En cuanto a la autorización y cesión de la app TXMAD del Ayuntamiento de Madrid para poder calcular los precios con la calculadora de la misma, establecer una tarifa de 4,5 euros que incluya una franquicia de tiempo y/o metros, eliminar determinados suplementos, modificar la tarifa fija al aeropuerto o crear una segunda tarifa fija, autorizar la entrada al Estadio Wanda Metropolitano los días de partido para atender la demanda, la congelación de las tarifas hasta 2020, constituyen peticiones que no son materias a regular en la norma que se modifica debiendo ser solicitadas al Ayuntamiento para que, en su caso, elabore una propuesta de modificación tarifaria que eleve al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid (artículo 38.1).

- En relación a la autorización para instaurar la posibilidad de pago fraccionado o individual para trayectos compartidos, esta previsión se encuentra contenida en el artículo 37 apartado 2 del texto del proyecto.

Por último, respecto a su disconformidad a que las tarifas tengan la consideración de máximas, se entiende que ello es una condición indispensable para que los servicios puedan ser precontratados a precio cerrado que parece que es lo que esta asociación pretende al querer calcular los precios de los servicios con la calculadora de la app TXMAD del Ayuntamiento de Madrid.

- **La Asociación de Taxistas Autónomos de Madrid (ATAXI)** hace las siguientes observaciones:

- Propone la modificación del artículo 5 en el sentido de eliminar la palabra “autotaxi” cuando se habla de licencias municipales “para no limitar la actuación del Decreto a este tipo de vehículos dejando fuera aquellos otros que prestan un servicio similar o alternativo”, sin embargo, con esa eliminación no es suficiente ya que, precisamente,



el contenido de toda la norma que se pretende modificar es una regulación de los servicios de transporte prestados con vehículos taxi y en todo su contenido son numerosas las referencias a que se trata de vehículos, servicios y conductores de autotaxi. En cuanto a la creación de un organismo supramunicipal cuyo ámbito sea la Comunidad de Madrid, se entiende que no procede ni por motivos de oportunidad e incluso competenciales. Las licencias de autotaxi son de competencia municipal, la creación de un órgano supramunicipal de toda la Comunidad de Madrid implicaría que todos los municipios de la Comunidad de Madrid deberían renunciar a sus licencias de autotaxi en favor del citado órgano, lo que sin duda parece que podría no estar exento de dificultades e incluso oposición por parte de determinados municipios.

Por la misma razón, al no existir una licencia de la Comunidad de Madrid, no procede lo que se formula para el apartado 2 del artículo 18.

- Respecto del artículo 7, solicitan que se introduzcan elementos objetivos que “faciliten al sector alcanzar condiciones dignas en la prestación del servicio” lo que no puede aceptarse ya que dicho artículo, relativo al otorgamiento de las licencias de autotaxi, hay que ponerlo en relación con las reglas que se regulan en los siguientes artículos, que contienen elementos objetivos suficientes teniendo en cuenta la conveniencia de la prestación del servicio con el umbral mínimo de rentabilidad en su explotación.

- En cuanto a las modificaciones propuestas referidas al apartado 2 del artículo 8 y al apartado 1 del artículo 9, relativos a que los ayuntamientos podrán establecer cupos o contingentes específicos conforme a los cuales la relación con el número de habitantes a lo establecido en orden a las licencias a otorgar por cada municipio sea inferior o superior, respectivamente, no procede tenerlas en cuenta ya que no hay que olvidar que se trata de licencias de carácter municipal y cada ayuntamiento, según el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, es competente para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de viajeros que se llevan a cabo dentro de sus respectivos términos municipales.



Por otra parte, en la propuesta de modificación normativa en el artículo 8 se ha añadido un nuevo segundo párrafo en el apartado 2 dirigido a posibilitar que los municipios, en los casos en los que las circunstancias existentes entre la oferta de servicios de transporte de viajeros en vehículo de turismo y la demanda de los mismos lo aconsejen, puedan establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi para garantizar la prestación de servicios a los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores.

- En relación con el artículo 10 apartado 1, no se puede admitir que sea requisito indispensable para ser titular de las licencias de autotaxi el tener carnet de conducir y permiso municipal de conductor ya que no todos los titulares de las licencias de autotaxi explotan las mismas conduciendo ellos mismos los vehículos taxi sino que pueden hacerlo a través de conductores asalariados: de ahí que en el citado artículo se exija como requisito el disponer del número de conductores que resulte pertinente conforme a lo dispuesto en el artículo 32.

Asimismo, no se acepta la propuesta de mantener en el apartado h) del mismo la indicación de la cuantía con la que deben tener cubierta la responsabilidad civil por daños ya que la misma ha sido eliminada en el resto de transportes públicos de viajeros siendo suficiente que se tenga cubierta la responsabilidad por los daños que se puedan causar como consecuencia del transporte, con lo que queda perfectamente garantizado.

Por último, respecto de la obligación de disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo electrónico, hay que destacar que para la obtención de las licencias municipales de autotaxi, de acuerdo con el artículo 10.1.i) es necesario obtener de forma simultánea la autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo y para obtener ésta, de acuerdo con el artículo 43.1.e) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (autorización de la clase VT de ámbito nacional) hay que disponer dirección y firma electrónica, así como de equipo electrónico, de ahí su exigencia.

- En cuanto a la propuesta de modificación del artículo 16, no procede tenerla en cuenta ya que con éste se da cobertura a las distintas revisiones periódicas del



cumplimiento de los requisitos que justificaron el otorgamiento de las licencias por parte de los órganos municipales al igual que se hace en relación a las autorizaciones de transporte interurbano por parte del órgano competente para su otorgamiento.

- Se propone, en relación a los motivos de revocación, la redacción del artículo 18.1.b).5º como “La gestión, el arriendo, cesión o traspaso de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma” en lugar de “El arriendo, traspaso o cesión de la gestión de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma”, pero se entiende que la redacción recogida en el texto del proyecto es más acertada en la medida en que, en cualquier caso, lo que se está arrendando, traspasando o cediendo es la gestión de la explotación, por lo que no es aceptada.

- Respecto a la propuesta relativa a que el registro previsto en el artículo 19, sea un organismo de la Comunidad de Madrid, cabe destacar que, aun cuando no se trate de ningún organismo, la Comunidad de Madrid, en virtud de ese artículo, cuenta con un registro creado al que, de acuerdo con lo previsto en el apartado 2 del mismo, todos los municipios de la Comunidad de Madrid deben comunicar todas las incidencias en relación a titularidad de las licencias, vehículos afectos a las mismas y las suspensiones temporales y excedencias que autorizan.

- Las alegaciones formuladas en relación al artículo 21(cuya modificación no se propone en el texto del proyecto), no se entiende lo que pretenden ya que en el mismo tan sólo se regula que los vehículos a los que hayan de referirse las licencias deberán estar matriculados y habilitados para circular teniendo vigente la última inspección técnica periódica que les correspondan, condiciones idénticas a las que tiene que cumplir cualquier vehículo para su puesta en circulación.

- La propuesta formulada, respecto al artículo 27, de eliminar del tique de la impresora el dato relativo al origen y destino no puede ser tenida en cuenta ya que a diferencia de lo que se sostiene por esta asociación, desde el punto de vista de la ordenación y control de los servicios de transportes, se entiende que son datos de gran relevancia para conocer si se trata de un transporte urbano, el cumplimiento de régimen tarifario, etc. En relación a la posibilidad de añadir un apartado 3 al artículo 27 exigiendo que



los conductores lleven un periférico conectado al taxímetro para el control de las horas de los conductores se entiende que no procede ya que, el control de las horas de trabajo no deja de ser materia laboral por una parte, y, por otra, el taxímetro, funcionamiento, verificación y control, desde el punto de vista técnico depende del órgano competente el materia de Industria por lo que se desconoce si sería posible y si el taxímetro funcionaría correctamente.

- En el artículo 30 (cuya modificación no se propone en el texto del proyecto), la observación que se presenta se dirige a que deberían regularse dos tipos de tarjetas identificativas de distinto color, según se trate de titulares y conductores, lo que no se acepta ya que el dato de interés es que el conductor que realice el servicio esté identificado, independientemente de que éste sea el titular de la licencia o no y respecto al apartado 3 del artículo 31 no se le puede realizar ninguna adición ya que no existe. No obstante, la pretensión de que figure el plazo en el que será entregado el permiso municipal de conductor al tratarse de un documento tramitado expedido por los ayuntamientos será, en su caso, en las Ordenanzas donde deba contemplarse.

- Lo que se pretende respecto al artículo 42 se entiende que entra dentro de la esfera de competencia de la autoridad en materia de Trabajo por lo que está fuera de la competencia de esta modificación normativa y respecto de la eliminación de los talonarios de recibos para los casos de avería de la impresora no se acepta, por el mismo motivo que respecto de otras asociaciones que lo han formulado, ya que es contrario a lo solicitado en distintas ocasiones por el Ayuntamiento de Madrid, según el cual en una época de avances tecnológicos tan importantes, la posibilidad de expedir recibo supone un retroceso y permite una picaresca al respecto que de esta forma es evitable.

- En cuanto a la propuesta formulada respecto del artículo 44, referido a “Prestación del servicio y sometimiento a la Junta Arbitral del Transporte” (cuya modificación no se propone en el texto del proyecto), de eliminar la causa 2ª del apartado 1, según la cual los conductores podrán negarse a prestar el servicio cuando alguno de los viajeros se halle en estado de manifiesta embriaguez o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave e inminente para su vida o integridad física, por



la dificultad de apreciar esta circunstancia y existir otros tipos de vehículos como las ambulancias y policías para realizar estos desplazamientos, no se acepta ya que como la propia redacción sostiene se podrá negar cuando el estado sea manifiesto, es decir apreciable, por una parte, y, por otra, aun estando las ambulancias y coches de policía cualquier vehículo, aun cuando se esté en ese estado no podrán negarse cuando esté en peligro su vida o integridad física ya que, en caso contrario, podría tratarse de una omisión de socorro.

- La propuesta formulada respecto del artículo 46 es aceptada e incorporada al texto del proyecto de forma que el conductor deberá seguir el itinerario más directo salvo que el viajero exprese su voluntad de utilizar otro distinto, excepción que no será de aplicación a los recorridos en los que se encuentre autorizada una tarifa fija.

- En relación a la propuesta de no modificar el artículo 50 en el que se fija la cuantía que los conductores están obligados a proporcionar al usuario que en la actualidad esta está fijada en 20 euros y se pretendía modificar a 50, igualmente formulada por otras asociaciones y taxistas, es aceptada por entender que, efectivamente, supone llevar mucho dinero en metálico a bordo de los vehículos taxi y además se pretende potenciar, al objeto de conseguir una mayor seguridad para los conductores de este tipo de vehículos e incluso de los usuarios, desde el punto de vista de consumo, el pago de estos servicios con tarjeta de crédito y débito o a través de sistemas telemáticos.

- En relación a que se incorpore en el artículo 59 como falta muy grave la propuesta que realizan respecto de la causa de 18.1.b).5º “La gestión, el arriendo, cesión o traspaso de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma”, que no constituye objeto de la modificación, cabe destacar que el en el mismo ya se contempla como falta muy grave “*La utilización de las licencias expedidas a nombre de otras personas. Se considerará incluido en esta letra el arriendo, cesión o traspaso de la explotación de las licencias y de los vehículos afectos a las mismas al margen de lo regulado en este reglamento*”, infracción tipificada en el artículo 17 e) de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.



En definitiva, entendemos que no es conveniente incluir de forma expresa “la gestión” de las licencias de autotaxi, ni por tanto, ser tenida en cuenta en la medida que, independientemente de que se entienda incluida en el concepto de cesión, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, “sólo constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones por una ley”.

- **D. Ángel Gutiérrez Sánchez-Bravo**, NIF [redacted], titular de la licencia nº [redacted] del Área de Prestación Conjunta de Madrid, formula las siguientes observaciones:

- Propone que para poder ejercer la profesión, el titular de la licencia debe contar con unos conocimientos básicos sobre determinadas materias que detalla, lo que no se acepta ya que, por una parte, no todos los titulares de las licencias de autotaxi ejercen ellos mismos la profesión sino que lo hacen a través de conductores asalariados, por lo que realmente los conocimientos, en su caso, se le tendría que exigir, a los conductores. Por otra, en el artículo 30 de la norma que se pretende modificar se exige que los vehículos taxi sólo puedan ser conducidos por personas que tengan un permiso que habilita a ejercer la profesión de conductor de vehículo autotaxi, expedido por el municipio que otorgó la correspondiente licencia, luego parece que deberán ser los ayuntamientos los que establezcan qué conocimientos se han de poseer para poder ser titular de este permiso municipal.

- Respecto del artículo 31.1.b) propone eliminar, como requisito para obtener el permiso para ejercer la profesión de conductor, el no padecer enfermedad infecto-contagiosa sin justificar el por qué, por lo que no se tiene en cuenta; la retirada del requisito de antecedentes penales que en el texto del proyecto sometido a información pública ya se elimina y en cuanto al apartado 2 del artículo 31 propone que los conductores cumplan lo previsto en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores, lo que ya de por sí deben de cumplir ya que para conducir cualquier vehículo se debe contar con el permiso de conducir en vigor el cual deberá ser renovado según lo que al respecto se determina en la normativa en materia de Tráfico. Sin embargo, en dicho apartado lo que se regula es la renovación del permiso



municipal para ejercer la profesión de conductor de vehículos autotaxi, con el que no se podrá contar sin haber obtenido aquél, que el texto del proyecto dispone que al respecto se estará a lo que establezcan las Ordenanzas municipales, ya que son los distintos ayuntamientos los que llevan a cabo esta renovación.

- En relación al artículo 50, con la modificación del mismo se pretendía aumentar de 20 euros a 50 el cambio que debe tener el conductor a disposición del usuario, pero teniendo en cuenta todas las observaciones que al respecto se han formulado por el sector del taxi, incluida ésta, se ha concluido que no es adecuada su modificación, por entender que, efectivamente, supone llevar mucho dinero en metálico a bordo de los vehículos taxi y, además, pretender potenciar, al objeto de conseguir una mayor seguridad para los conductores de este tipo de vehículos e incluso de los usuarios desde el punto de vista de consumo, el pago de estos servicios con tarjeta de crédito y débito o a través de sistemas telemáticos, por lo que se mantiene su redacción.

- Las propuestas formuladas respecto de los artículos 49 y 51 no procede tenerlas en cuenta ya que se entiende que cada vez que el usuario haga un pago se deberá expedir un tique y en los casos de accidente o avería sobrevenida no afecta que el servicio tenga una tarifa fija establecida o no.

- **D. Jesús González Tortosa**, NIF [redacted], propone lo siguiente:

- La no modificación del artículo 50, relativo a la cuantía de cambio que debe tener el conductor a disposición del usuario que pasaba de 20 euros a 50 y teniendo en cuenta todas las observaciones que al respecto se han formulado por el sector del taxi, se ha concluido que no es adecuada su modificación, por entender que, efectivamente, supone llevar mucho dinero en metálico a bordo de los vehículos taxi y, además, pretender potenciar, al objeto de conseguir una mayor seguridad para los conductores de este tipo de vehículos e incluso de los usuarios desde el punto de vista de consumo, el pago de estos servicios con tarjeta de crédito y débito o a través de sistemas telemáticos, por lo que se mantiene su redacción.



En su tramitación, 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, ha sido sometido a informe de la **Abogacía General de la Comunidad de Madrid**, se pasa a detallar, tanto respecto de la Memoria del Impacto de Normativo como aquéllos preceptos que han sido merecedores de alguna observación desde una perspectiva jurídica o recomendación.

- Respecto de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, se ha incorporado a la misma la observación de carácter esencial referida a la ampliación de la justificación de la utilización de este modelo, así como la recomendación de motivar las distintas reformas más allá del criterio de oportunidad, como se expresaba en el mismo.
- En cuanto al a la apreciación relativa al **apartado Uno** entendiéndolo que es confusa la redacción del nuevo párrafo del artículo 8 dirigido a posibilitar que los municipios, en los casos en los que los desequilibrios existentes entre la oferta y la demanda de servicios de transporte de viajeros en vehículo de turismo y la demanda de los mismos lo aconsejen, puedan establecer planes de amortización de licencias municipales de autotaxi para garantizar la prestación de servicios a los usuarios y la rentabilidad de la actividad para sus prestadores, se ha recogido la misma modificando dicha redacción.

La incorporación de este apartado obedece a la necesidad de dar cobertura a la posibilidad de que los municipios puedan establecer planes de amortización de las licencias municipales de autotaxi, además de por tener en cuenta el número de habitantes, teniendo en cuenta los desajustes que puedan surgir entre la oferta y la demanda de este tipo de servicios ya que al existir otra modalidad de transporte discrecional de viajeros, como el arrendamiento con conductor, que atiende la misma demanda, podría darse el caso de que un municipio concreto o Área de Prestación Conjunta en base a estos desajustes, planteara planes de amortización de las licencias de autotaxi en busca de su equilibrio.



- Respecto de la consideración de carácter esencial, requiriéndose aclaración, respecto del **apartado Dos** por el que se modifica el artículo 10, concretamente de su número 3, por la que se eliminan los límites cuantitativos para ser titulares de hasta 3 licencias en función de las totales del municipio y se excluye del límite máximo de 3 licencias a los “herederos forzosos, en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legar de su titular”, cabe destacar que obedece a que para ejercer la actividad de transporte de viajeros en vehículo taxi se exige, como norma general contar con la licencia municipal y con la autorización de transportes de la clase VT, otorgada por delegación del Estado, habiéndose modificado, para atender el requerimiento formulado por la Abogacía General, la redacción del artículo recogiendo de forma textual la fórmula empleada por la normativa estatal en materia de autorizaciones de transportes, tanto de viajeros como de mercancía, en el artículo 49 Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) . Otros ejemplos al respecto se recogen en los artículos 36 y 118 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), artículo 27 Orden FOM 734/2007, de 20 de marzo, artículo 8 c) Orden de Fomento de 1993 que regula las autorizaciones de transporte de viajeros.
- En cuanto al **apartado Tres** que propone la modificación del artículo 11, se formula una consideración de carácter esencial en el sentido de que dicha modificación no resulta posible ya que la anterior redacción responde al artículo 9 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por lo que se propone su eliminación. Esta consideración es recogida de forma que se elimina la modificación de dicho artículo, que permanece con su redacción actual.
- Respecto de la consideración esencial formulada al **apartado Cuatro** por el que se redacta nuevamente el artículo 12, sobre la documentación a acompañar a la solicitud es aceptada en todos sus términos e incorporada en dicho artículo.
- En cuanto al **apartado Cinco**, que modifica el artículo 13, relativo a la tramitación de la licencia, se incorpora la previsión contenida en el artículo 28.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, relativa a que y se da una nueva redacción a su número 4 como se recomienda.



- Respecto del **apartado Ocho**, que modifica el artículo 17, relativo a la transmisión de las licencias, se acepta la consideración formulada incorporándose al texto la posibilidad de que sean transmisibles a favor de cualquier persona física o jurídica.

En cuanto a la aclaración solicitada sobre la prohibición que contiene en su número 5, en el sentido de la diferencia entre el “arriendo, traspaso o cesión de la explotación” y el “arriendo, traspaso o cesión es de la gestión de la explotación de la licencia y de los vehículos afectos a las mismas”., cabe destacar que en este último caso, la especificación hecha a la “gestión de la explotación” responde a que con la redacción actual parece que la prohibición va dirigida a que ese arriendo, traspaso o cesión se haga en favor de la persona física que realmente va a llevar a cabo la explotación, mientras que si lo que se arrienda, traspasa o cede es la gestión, además de a dicha persona se está incluyendo a las empresas que realizan labores de gestión respecto de esta explotación mediante mandato del titular de la licencia. Ello ha sido solicitado con distintas fórmulas por las asociaciones mayoritarias del sector del taxi con representación en el Comité Madrileño del Transporte por Carretera, como ya ha quedado expuesto.

- En relación al **apartado Nueve**, que modifica el artículo 18, en concreto respecto de su número 2, se acepta la consideración esencial formulada por lo que dicho número no se modifica y se mantiene con la redacción actual.
- En cuanto al **apartado Diez**, que modifica el artículo 19 referido al Registro de las licencias de autotaxi, la reforma proyectada afecta al número 3 del mismo y se informa en el sentido de que “dado que el conocimiento de los datos del registro se supedita, en la nueva redacción, a lo dispuesto en la Ley, ninguna objeción puede formularse”.
- Respecto del **apartado Once**, que da una nueva redacción al artículo 22, se acepta la recomendación de que, independientemente, de que figure en el permiso de circulación del vehículo el número de plazas se haga una remisión a la legislación aplicable y se incorpora al mismo.



- En relación al **artículo 29.1**, referido a la sustitución de los vehículos afectos a las licencias de autotaxi, y aun cuando no era objeto de modificación, se acepta la recomendación formulada y se modifica en el sentido indicado.
- En cuanto al **apartado Diecinueve**, que modifica el artículo 38, es aceptada la recomendación formulada y su redacción se ha acomodado más a la sugerencia del Consejo de Consumo procediéndose, como se aconsejaba, a su revisión.
- Con respecto a los **apartados Veintinueve y Treinta**, que modifican los artículos 59 y 60, se han aceptado las consideraciones de carácter esencial, pasando a reproducir en los mismos los correlativos de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de la que constituyen su desarrollo
- En relación a las **Disposiciones transitoria primera y segunda**, se ha procedido a revisar su redacción para clarificar la misma, como se aconsejaba.
- Por último, respecto de las observaciones realizadas desde el punto de vista de técnica normativa y, por tanto, a la adecuación del proyecto a lo previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, se han aceptado todas las realizadas al respecto y se han incorporado a su texto.

V. NORMAS DEROGADAS

El proyecto normativo deroga la Orden de 14 de diciembre de 2012, de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, por la que se fijan los criterios para autorizar la expedición de licencias de autotaxi a las que se le puedan adscribir vehículos de hasta nueve plazas incluido el conductor, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo que en el mismo se establece.

VI. ANÁLISIS DE IMPACTOS

1. Impacto económico y presupuestario



La aprobación de este decreto no comporta ningún impacto en los gastos e ingresos públicos.

2. 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, se hace constar que el decreto que se propone es neutral desde el punto de vista de su impacto por razón de género, ya que no contiene ningún aspecto del que puedan derivarse consecuencias negativas o de discriminación.

3. Impacto de la norma en la familia, infancia y adolescencia.

En relación con la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, la aprobación del decreto no contraviene la citada norma al no tener impacto en materia de familia, infancia ni adolescencia.

4. Otros Impactos

El decreto, por su contenido y ámbito de aplicación, no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica ya que de conformidad con lo que se dispone en el artículo 20.4 la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, ya que aun tratándose de una actividad para la que se exige estar en posesión de una autorización administrativa, el principio de eficacia en todo el territorio nacional no se aplicará a los actos administrativos cuando el número de operadores económicos en un lugar del territorio sea limitado en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, como es el caso que nos ocupa.

Del mismo modo, la modificación no tiene impacto en relación a las personas con movilidad reducida ya que se continúa con la misma línea en el sentido de que los



vehículos adaptados presten sus servicios, con carácter prioritario, a las personas con movilidad reducida.

Asimismo, la norma proyectada carece de impacto en materia de igualdad de oportunidades, de no discriminación o accesibilidad universal de las personas con discapacidad, de orientación sexual, identidad o expresión de género.

Madrid, 13 de diciembre de 2018

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

Firmado digitalmente por PABLO RODRIGUEZ SARDINERO
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Huella dig.: 22ed0846c88bb60a7807648d4d75e96458534fe3

