



## Comunidad de Madrid

# 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

## 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.

De conformidad 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 procede 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.





## Comunidad de Madrid

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 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 del servicio al que deben ajustarse las normas específicas de los municipios u órganos supramunicipales de la Comunidad de Madrid.

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 una cierta modernización en el sector.

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 modifican la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, flexibilizando el régimen de la publicidad en los vehículos autotaxi, eliminando la necesidad de su autorización, y dando 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. Con esta reforma del régimen sancionador se pretendía dar respuesta a la aparición de conductas infractoras que suponían una competencia desleal para las empresas autorizadas para la realización de servicios de transporte de viajeros en vehículo turismo, mediante la adopción de medidas concluyentes para intentar dar fin al intrusismo.

Esta modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo obedece a la necesidad de contemplar los cambios operados por las citadas leyes, a la conveniencia de 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 los distintos registros donde 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 cumplan 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.





## Comunidad de Madrid

Por último, 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 intentar llevar a cabo una cierta modernización en el sector que le ayude a poder competir con otros tipos de transporte en vehículo de turismo se posibilita, a elección del titular de la licencia de autotaxi, puedan ser prestados con vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, contemplándose, además, pequeñas aclaraciones sobre las características de los vehículos, así como que los servicios puedan ser abonados con tarjetas de crédito o débito e incrementándose la cuantía del cambio de moneda a 50 euros.

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, dado que viene motivada, por el interés general de adecuar la regulación de la realización de los servicios de transporte público urbano prestados en vehículos autotaxi a la nueva realidad del mercado de transportes introduciendo una cierta modernización del 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 atender 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, lo que favorece a una mayor eficiencia y racionalidad en la gestión de los procedimientos que en el mismo se regulan.

Por último, en aplicación de 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 citada Ley y el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y se someterá, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 2 del citado artículo y en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, al trámite de audiencia e información pública y se solicitará el preceptivo informe del 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 y tres disposiciones finales. La primera de las disposiciones 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 la entrada en vigor del Decreto a, al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

El artículo único viene a modificar los siguientes artículos:

Los artículos 10.1, 12 y 13.4 mediante los que se lleva a cabo una actualización de los requisitos y la documentación necesaria para la obtención de las licencias, eliminando cargas burocráticas al prever la posibilidad de eliminar la exigencia de presentación de aquella que pueda ser consultada en los distintos registros siempre que la misma esté autorizada.

El artículo 10.3, para posibilitar la posesión de más de 3 licencias municipales de autotaxi, en los casos de los herederos forzosos.

El artículo 18.1.b) para adicionar como motivo de revocación de las licencias municipales de taxi el arriendo, traspaso o cesión de la explotación de la licencia o del vehículo afecta a la misma.

El artículo 22 para contemplar la posibilidad de que el taxi pueda tener más de 5 plazas sin ninguna limitación, quedando a la voluntaria elección del taxista y se introducen pequeñas aclaraciones en cuanto a las características de los vehículos en el artículo 23 y en el artículo 27 respecto del aparato taxímetro y de la impresora y terminal que les permita a los usuarios abonar los servicios con tarjeta de débito y crédito o a través de sistemas telemáticos.

El 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.





El artículo 31 relativo a los requisitos para obtener el permiso que habilita a ejercer la profesión así como la renovación de éste.

El artículo 42 para exigir como documentación que debe ir a bordo de los vehículos las hojas de reclamaciones exigibles por la normativa de consumo.

El artículo 45.1 para contemplar que los servicios puedan ser contratados, además de por radio- taxi y teléfono, por cualquier medio telemático.

El artículo 52 en el sentido de introducir un nuevo apartado numerado como 2, según el cual los servicios de recogida de viajeros en aeropuertos, estaciones de autobuses o ferrocarril podrán ser realizados al amparo de autorizaciones domiciliadas en municipios distintos a aquél en el que aquéllos se encuentran siempre que hayan sido previa y expresamente contratados y que el destino sea el municipio donde se encuentra domiciliada la autorización.

El apartado a) del artículo 59 para adaptar su redacción a la del apartado a) del artículo 17 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, modificado por la Ley 9/2015, de 28 de diciembre.

Además se deja sin contenido al artículo 48, se modifica la cuantía de cambio de moneda contemplada en el artículo 50 que en lugar de 20 euros pasa a ser 50 euros y las referencias realizadas en el artículo 55 a los “Servicios de Inspección del Transporte Terrestre” serán a los “Servicios de Inspección del Transporte” y las del artículo 60 b) al artículo 16.2.b de la Ley la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, al artículo 18 b).

### **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 supletoria 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, esta norma será sometida al correspondiente trámite de audiencia e información pública, para recabar las posibles opiniones de los ciudadanos afectados sobre su texto y se solicitará 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, se informará por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y se solicitará informe de la Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda.

Asimismo, se remitirá a las Secretarías Generales Técnicas de las distintas Consejerías, se solicitará el correspondiente informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y se someterá a informe a 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 solicitarán e incorporarán al expediente el informe de la Dirección General de la Mujer, sobre el impacto por razón de género y el informe de la Dirección General de la Familia y el Menor, sobre el impacto en familia, infancia y adolescencia.

De acuerdo 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.





## **V. NORMAS DEROGADAS**

El proyecto normativo que se tramita no deroga ninguna norma vigente.

## **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.







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, 30 de noviembre de 2017  
EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES





ANEXO I FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

<b>Ministerio/Órgano proponente</b>	CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS	<b>Fecha</b>	
<b>Título de la norma</b>	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		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	MODIFICACIÓN DE UN REGLAMENTO PREEXISTENTE DICTADO EN DESARROLLO DE LA LEY 20/1998, DE 27 NOVIEMBRE.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	CONTEMPLAR LOS CAMBIOS NORMATIVOS HABIDOS Y ADAPTAR LA NORMA A LA REALIDAD ACTUAL DEL SECTOR MODERNIZANDO EL MISMO Y COMBATIENDO LA COMPETENCIA DESLEAL E INTRUSISMO.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	NO HAY ALTERNATIVAS		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	DECRETO		
<b>Estructura de la Norma</b>	UN ARTÍCULO ÚNICO CON DIECISIETE PUNTOS Y TRES DISPOSICIONES FINALES		
<b>Informes recabados</b>	COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA		
<b>Tramite de audiencia</b>	CONSULTA PÚBLICA PREVIA CUYO PLAZO FINALIZÓ EL DÍA 6 DE OCTUBRE DE 2017		
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>			





<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	¿Cuál es el título competencial prevalente? ARTÍCULO 26.1.6 DEL ESTATUTO DE AUTONOMÍA Y LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general.	
	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> implica un gasto: <input type="checkbox"/> implica un ingreso.





## Comunidad de Madrid

<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	CARECE DE IMPACTO EN MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN O ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, UNIDAD DE MERCADO, EN EL ÁREA DE INFANCIA, FAMILIA Y ADOLESCENCIA ORIENTACIÓN SEXUAL, IDENTIDAD O GÉNERO.	
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>		

