

Ref. Informe 34/2023

Artículo 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre.

INFORME 34/2023 DE COORDINACIÓN Y CALIDAD NORMATIVA DE LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECE UNA MORATORIA EN LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS ADSCRITOS A LICENCIAS DE AUTOTAXI EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras ha remitido el Proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, que, junto con su correspondiente memoria del análisis de impacto normativo (en adelante, MAIN), somete, con fecha 12 de mayo de 2023, a informe de coordinación y calidad normativa de esta Secretaría General Técnica, conforme a lo previsto en el artículo 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 11/2022, de 21 de diciembre); en el artículo 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid (en adelante, Decreto 52/2021, de 24 de marzo); y en el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior (en adelante, Decreto 191/2021, de 3 de agosto).

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

adelante, Ley 1/1983, de 13 de diciembre), y en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 10/2019, de 10 de abril).

Los proyectos normativos deben ajustarse, también, a lo establecido al respecto en la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid.

Examinado el contenido del proyecto de decreto referido y su correspondiente memoria, y en cumplimiento de lo dispuesto en las citadas disposiciones legales y reglamentarias, se emite el siguiente informe de coordinación y calidad normativa:

1. OBJETO

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

Que, por los problemas surgidos en el suministro de los vehículos, los que se encuentren adscritos a las licencias de autotaxi, puedan seguir adscritos a las mismas hasta el 31 de diciembre de 2023 a partir del día 1 de enero de 2023, aun cuando hayan superado la antigüedad máxima de diez años. Asimismo, que los vehículos acogidos a la moratoria establecida en virtud del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, cuyos titulares habiendo formalizado la adquisición del nuevo vehículo con tiempo suficiente, por los problemas existentes en el sector de la automoción, no hayan podido disponer de los mismos antes del 31 de diciembre de 2022, puedan seguir adscritos a las licencias hasta que se materialice la disposición con el límite máximo del 31 de diciembre de 2023.

2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

2.1 Estructura.

El proyecto de decreto que se recibe para informe consta de un preámbulo, un artículo único y dos disposiciones finales.

2.2 Contenido.

El contenido del proyecto de decreto se detalla en el apartado 2.a) de la MAIN, que señala:

El proyecto se compone de un artículo único y dos disposiciones finales.

- En el **artículo único** se establece que a efectos de lo dispuesto en el artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, podrán continuar adscritos a las licencias de autotaxi, hasta el día 31 de diciembre de 2023, los vehículos que desde el día 1 de enero de 2023 hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación.

Además, respecto de los vehículos acogidos a la moratoria establecida en virtud del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, los titulares que acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo con una antelación de, al menos, tres meses, que no hayan podido disponer de los mismos antes de 31 de diciembre de 2022, podrán seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o, como mucho, hasta el 31 de diciembre de 2023.

- En la **disposición final primera** se contiene la habilitación al titular de la consejería en materia de transporte a dictar las disposiciones que resulten necesarias para ajustar los plazos indicados en el artículo único a la realidad de los plazos de suministro de los vehículos mientras persistan los problemas en el sector de la automoción.

- En la **disposición final segunda** se dispone que la entrada en vigor de la norma será al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

3. ANÁLISIS DEL PROYECTO

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

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

La Comunidad de Madrid, 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 (en adelante, EACM), tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

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

Artículo 9. Licencias y autorizaciones.

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

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

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

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

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

3. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de

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

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

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

Este precepto ha sido desarrollado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo (en adelante, Decreto 74/2005, de 28 de julio), cuyo artículo 10 precisa los requisitos para la obtención de licencias, estableciendo en su apartado 1.e), entre otros requisitos, el siguiente:

Artículo 10. Requisitos para la obtención de licencias

1. Para la obtención de licencias municipales de autotaxi es necesario cumplir los siguientes requisitos:

[...].

e) Disponer de los vehículos a los que han de referirse las licencias que deberán cumplir los requisitos previstos en el capítulo 3 de este reglamento y no superar la antigüedad exigida, en su caso, en la normativa estatal para poder tener adscrita una autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo. Estos vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación. [...].

El Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, en su artículo único precisa:

Artículo único. Antigüedad máxima de los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, podrán continuar adscritos a las licencias de autotaxi, vigentes a la entrada en vigor del Decreto, hasta el día 31 de diciembre de 2022, los vehículos que desde el día 1 de enero de 2021 hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación.

El proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio (sobre el que recayó Informe de Coordinación y Calidad Normativa 74/2022, de 30 de noviembre), aún en tramitación.

Disposición final tercera. Modificación del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

Se modifica el artículo único del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, que queda redactado en los siguientes términos:

«A los efectos de lo dispuesto en el artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, podrán continuar adscritos a las licencias de autotaxi, vigentes a la entrada en vigor del decreto, hasta el día 31 de diciembre de 2022, los vehículos que desde el día 1 de enero de 2021 hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación.

No obstante, los vehículos a los que se refiere el párrafo anterior podrán continuar adscritos a las licencias de autotaxi a partir del día 1 de enero de 2023 hasta la entrega de los nuevos vehículos, siempre que quede acreditado que, aun cuando los titulares de las licencias hubieran formalizado la adquisición del nuevo vehículo con tiempo suficiente, por problemas surgidos en su fabricación, no pueden disponer de ellos antes del día 31 de diciembre de 2022».

El Consejo de Gobierno en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, puede «[a]probar mediante Decreto los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las leyes del Estado cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, o por delegación o

transferencia, y ejercer, en general, la potestad reglamentaria siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros».

La disposición final tercera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por su parte, establece:

Disposición final tercera.

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

El proyecto de decreto propuesto tiene, por ello, carácter ejecutivo, en cuanto desarrolla y pormenoriza la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por lo tanto, para su aprobación es competente el Consejo de Gobierno, en función de lo establecido en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre.

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

3.2. Principios de buena regulación.

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

Cabe recordar, primeramente, que la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, que otorga la competencia para la emisión de este informe, recoge, en su artículo 34.1, apartados e) y f), la siguiente previsión respecto de los principios e iniciativas de buena regulación:

1. La Consejería competente en materia de Presidencia, con el objeto de asegurar la coordinación y la calidad de la actividad normativa del Gobierno analizará en el

correspondiente informe, que se emitirá con carácter simultáneo a los demás informes, los siguientes aspectos:

[...].

e) El cumplimiento de los principios y reglas establecidos en la legislación vigente sobre el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general.

f) El cumplimiento o congruencia de la iniciativa con los proyectos de reducción de cargas administrativas o buena regulación que se hayan aprobado en disposiciones del Gobierno o en acuerdos de la Comisión de Simplificación Normativa y de Reducción de Cargas Administrativas.

El criterio del Consejo de Estado en torno a los principios de buena regulación, extraído de su Memoria del año 2017, por su parte, es el siguiente:

Los principios de buena regulación –como el de seguridad jurídica, la estabilidad normativa y la coherencia con el resto del ordenamiento jurídico– (artículo 129 de la Ley 39/2015 del procedimiento administrativo común en relación con el 26.9 de la Ley 50/1997) no son meros enunciados retóricos, sino principios operativos que deben informar la elaboración de todas las disposiciones generales [...].

También la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, en Dictamen de 18 de enero de 2018, señala al respecto lo siguiente:

[...]. Se incluye una referencia genérica a la adecuación de la propuesta a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la LPAC, si bien en aplicación del citado precepto sería deseable una mayor justificación de la adecuación de la norma a todos y cada uno de los principios que cita el artículo (necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia), pues el mandato del legislador estatal (“quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios”) va más allá de la simple mención a que la propuesta se adecua a los citados principios y a la específica referencia al cumplimiento de solamente alguno de ellos.

Desde un punto de vista formal y de estilo, se sugiere una exposición más concisa, clara y ordenada del cumplimiento de estos principios, describiendo cada uno de ellos en un párrafo separado y definiendo con mayor precisión el interés general perseguido con la regulación propuesta.

Por si fuera de utilidad, se sugiere valorar la sustitución de la justificación actual:

En la elaboración se han tenido en cuenta los principios de buena regulación recogidos en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Conforme a los principios de necesidad y eficacia, la norma viene justificada por el interés público de atender a la situación de inseguridad económica que afecta al sector del taxi como consecuencia de los problemas surgidos en la producción de los vehículos que afecta al suministro de los mismos por las distintas marcas de vehículos; de acuerdo con el principio de proporcionalidad, contiene la regulación imprescindible a fin de que los titulares de licencias puedan seguir trabajando con sus vehículos desde que hacen el pedido de su nuevo vehículo hasta que disponen de él dadas las demoras existentes y conforme al principio de seguridad jurídica, pues, su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, ofreciendo certeza a los titulares de las licencias de autotaxi respecto de que sus vehículos puedan seguir prestando el servicio aun cuando hayan superado la antigüedad prevista en el artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, hasta la disposición del nuevo vehículo.

Asimismo, se adecua al principio de eficiencia ya que esta norma no conlleva cargas administrativas para aquéllos a los que la misma se dirige, los titulares de las licencias de vehículos taxi, al no imponer ningún trámite a los afectados y al principio de transparencia, pues, en aplicación del mismo se ha dado publicidad al proyecto normativo con su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid y con su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

De conformidad con lo previsto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y del artículo 27.2.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, ante la declaración de la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del proyecto, se ha prescindido del trámite de consulta pública, sin perjuicio de la realización del trámite de audiencia e información públicas en un plazo de siete días hábiles.

Por:

En la elaboración del decreto se han tenido en cuenta los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general.

Se cumplen los principios de necesidad y eficacia, ya que la orden responde al interés general de asegurar la continuación de la prestación del servicio de transporte de autotaxi, en un contexto económico que impide con frecuencia la renovación en plazo de

los vehículos para cumplir con los requisitos de antigüedad establecidos en la normativa vigente.

Responde al principio de proporcionalidad, ya que únicamente se regulan los aspectos imprescindibles para el cumplimiento del fin previsto, una vez analizadas las diferentes alternativas para atender el interés general mencionado.

Se cumple, igualmente, con el principio de seguridad jurídica, integrándose en el marco normativo de los transportes terrestres de modo coherente y claro, proporcionando la información necesaria para el acceso a la moratoria establecida.

Respecto al principio de transparencia, en la elaboración de este proyecto normativo se ha permitido un amplio proceso de participación, habiéndose realizado el trámite de audiencia e información públicas, siendo objeto de publicación tanto en su Boletín Oficial como en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid.

3.3. Calidad técnica.

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

3.3.1. Observaciones generales.

(i) La regla 3 de las Directrices establece:

Único objeto. En la medida de lo posible, en una misma disposición deberá regularse un único objeto, todo el contenido del objeto y, si procede, los aspectos que guarden directa relación con él. En este sentido, en los supuestos de reglamentos de ejecución de una ley, se procurará que sean completos y no parciales.

Y en la regla 39.d) se establece incluir en las disposiciones adicionales:

Disposiciones adicionales. Estas disposiciones deberán regular:

Las excepciones, dispensas y reservas a la aplicación de la norma o de alguno de sus preceptos, cuando no sea posible o adecuado regular estos aspectos en el articulado.

Se sugiere, por ello, y para evitar la dispersión normativa de la regulación del transporte en vehículos de autotaxi, incluir las excepciones temporales a la antigüedad máxima

de los vehículos establecidas en el artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, en una disposición adicional del propio reglamento.

(ii) Tal y como afirma el Tribunal Supremo (Sentencia 921/2018 de 4 junio, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª, RJ\2018\2695) «[...] el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de transporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante».

En la actualidad se encuentra también en tramitación en la Comunidad de Madrid el Proyecto de decreto del Consejo de Gobierno por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, sobre el que recayó el Informe de coordinación y calidad normativa, 27/2023, de 10 de abril.

Se sugiere incluir en la MAIN, así como sucintamente en la parte expositiva, la previsión de si esta moratoria se prevé extender o no al sector de las VTC, así como las razones para regular este aspecto de modo similar o diferenciado en ambos sectores.

(iii) Conforme a la regla 26, 29 y 31 de las Directrices debe eliminarse el sangrado del artículo único y de las disposiciones finales, estableciendo para su contenido el mismo margen que el de sus títulos.

(iv) La cita de las normas que se incluyen en el proyecto de decreto debe ajustarse a las reglas 73 y 80 de las Directrices de técnica normativa, que establecen que:

73. Cita de leyes estatales, reales decretos-leyes, reales decretos legislativos y reales decretos. La cita deberá incluir el título completo de la norma: TIPO (completo), NÚMERO y AÑO (con los cuatro dígitos), separados por una barra inclinada, FECHA y NOMBRE.

Tanto la fecha de la disposición como su nombre deberán escribirse entre comas.

80. Primera cita y citas posteriores. La primera cita, tanto en la parte expositiva como en la parte dispositiva, deberá realizarse completa y podrá abreviarse en las demás ocasiones señalando únicamente tipo, número y año, en su caso, y fecha.

Conforme a ellas, se sugiere:

a) En la parte expositiva, en el primer párrafo, conforme a la regla 73, la cita de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, ha de ser completa al ser la primera vez que se menciona, por ello, se sugiere sustituir «Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos» por «Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid».

b) En el sexto párrafo se ha de citar de manera completa el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, sustituyendo «Decreto 52/2021, de 24 de marzo,» por «Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid,».

c) En el séptimo párrafo se ha de citar de manera abreviada el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, sustituyendo «Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid» por «Decreto 52/2021, de 24 de marzo,».

3.3.2. Observaciones al título y a la parte expositiva del proyecto de decreto:

(i) En virtud de lo establecido en las reglas 5 y siguientes de las Directrices, el título del proyecto de decreto debe escribirse con un punto al final.

La regla 7 de dichas directrices establece también expresamente que uno de las funciones de dicho título es identificar cada norma y diferenciarla de cualquier otra disposición.

La regla 9, por su parte, establece:

Cita del período de vigencia. En las disposiciones de carácter temporal, se hará constar en el nombre su período de vigencia.

El proyecto de decreto, sin embargo, propone el mismo título que ya se dio al Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a las licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, lo que dificulta distinguir ambas disposiciones. No se hace tampoco en este título, frente a lo que se establece en las Directrices, referencia al carácter temporal de sus previsiones.

Se sugiere, por todo ello, sustituir el título actual del proyecto de decreto:

Proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid

Por:

Proyecto de decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria hasta el 31 de diciembre de 2023 en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

(ii) En el quinto párrafo de la parte expositiva debe sustituirse:

[...] por la moratoria establecida el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, [...].

Por:

[...] por la moratoria establecida en el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, [...].

De igual modo, debe sustituirse:

[...] no han podido disponer de ellos en plazo, por lo que se hace lo que hace conveniente permitir que puedan seguir trabajando con sus vehículos [...].

Por:

[...] no han podido disponer de ellos en plazo, por lo que se hace conveniente permitir que puedan seguir trabajando con sus vehículos [...].

(iii) No se considera necesario hacer mención en la parte expositiva a que el proyecto de decreto se ha tramitado por el procedimiento de urgencia, por lo que se sugiere la supresión de su sexto párrafo.

3.3.3. Observaciones relativas al articulado y parte final del proyecto de decreto:

(i) El segundo párrafo del artículo único establece:

Asimismo, los vehículos acogidos a la moratoria establecida en virtud del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, cuyos titulares acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo con una antelación de, al menos, tres meses pero que, ante los problemas existentes en el sector de la automoción que afecta directamente al suministro de vehículos, no hayan podido disponer de los mismos antes de 31 de diciembre de 2022, podrán seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o, en cualquier caso, hasta el 31 de diciembre de 2023.

Respecto a este precepto se sugiere:

- a) Precisar expresamente la fecha exacta hasta la cual pueden beneficiarse de la moratoria aquellos que han formalizado la adquisición de un nuevo vehículo.
- b) Suprimir la cita al Decreto 42/2021, de 17 de marzo, que no resulta necesaria en este precepto y no facilita su comprensión, siendo suficiente con incluirla en la parte expositiva y en la MAIN.
- c) Señalar, en el propio articulado o en un anexo, la documentación mediante la cual los titulares de licencias podrán acreditar dicha adquisición, así como las circunstancias que le han impedido disponer de él dentro del plazo establecido en la normativa vigente.
- d) La redacción actual del precepto establece que, «en cualquier caso» los titulares de licencia podrán seguir utilizando hasta el 31 de diciembre de 2023 los vehículos con una antigüedad superior a los diez años, aunque dispongan de ellos antes de esa fecha. Ya que dicha previsión no parece ser la perseguida por el proyecto de decreto, sino más bien, al contrario, que los nuevos vehículos se utilicen desde que estén disponibles, se sugiere sustituir «en cualquier caso» por «en caso contrario».

Por todo ello, se sugiere valorar la sustitución de la redacción actual de este segundo párrafo por:

Asimismo, los vehículos adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid cuyos titulares acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo antes del 1 de octubre de 2022, pero que, ante los problemas existentes en el sector de la automoción para el suministro de vehículos, no hayan podido disponer de los mismos antes de 31 de diciembre de 2022, podrán seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o, en caso contrario, hasta el 31 de diciembre de 2023.

La adquisición de vehículo y la concurrencia de los citados problemas de suministro podrán acreditarse con la documentación que se cita en el anexo.

(ii) La disposición final primera, por su parte, establece:

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita al titular de la consejería competente en materia de transporte para dictar cuantas disposiciones resulten necesarias a los efectos de ajustar los plazos indicados en el artículo único a la realidad del suministro de vehículos, mientras permanezcan los problemas en el sector de la automoción.

Debe observarse al respecto que esta habilitación al titular de la consejería para «ajustar los plazos indicados en el artículo único a la realidad del suministro de vehículos, mientras permanezcan los problemas en el sector de la automoción», resulta poco precisa: ¿habilita este precepto al titular de la Consejería a establecer una nueva (y tercera) moratoria o es otro el alcance que pretende establecer a la habilitación?

Debe recordarse al respecto que el Consejo de Gobierno es el titular de la potestad reglamentaria originaria (artículo 22 EACM y artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración), y que el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, atribuye a los consejeros la competencia para «[e]jercer la potestad reglamentaria en la esfera de sus atribuciones y dictar circulares e instrucciones. [...]». Esta competencia reglamentaria de los consejeros, por lo tanto, salvo los supuestos de reglamentos independientes *ad intra*, con fines meramente organizativos, ha de sustentarse en una habilitación expresa, bien de una ley, o del titular originario de la potestad reglamentaria (el Consejo de Gobierno) para la regulación de cuestiones secundarias, puramente operativas y no integrantes del núcleo esencial de la materia.

Respecto a los límites de la competencia reglamentaria de los titulares de las consejerías, nos remitimos, también, entre otros, al Informe A.G. 74/2020, relativo al Proyecto de Orden de la Consejería de Educación y Juventud por la que se regula la aplicación en la Comunidad de Madrid, de las medidas previstas en el Real Decreto-ley 31/2020, de 29 de septiembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito de la educación no universitaria.

Se sugiere valorar la posible redacción alternativa:

Disposición final primera. *Habilitación de desarrollo.*

Se habilita al titular de la consejería competente en materia de transporte para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones de carácter general que resulten necesarias para el desarrollo y ejecución de este decreto.

(iii) El Decreto 42/2021, de 17 de marzo, contiene la siguiente disposición final:

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

Aplicación por los municipios u órganos supramunicipales

Los municipios u órganos supramunicipales deberán aplicar lo previsto en el presente Decreto, en relación a la antigüedad máxima de los vehículos adscritos a sus licencias de autotaxi, desde el día 1 de enero de 2021 hasta el día 31 de diciembre de 2022.

Se sugiere, a fin de subrayar la aplicación directa del decreto a los municipios conforme lo establecido en el artículo 9.3 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, incluir en el proyecto de decreto una disposición final similar.

(iv) La disposición final cuarta precisa que la entrada en vigor se producirá al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Debe sustituirse «al día siguiente» por «el día siguiente», de conformidad con los ejemplos tipos más comunes que se detallan en la regla 43 de las Directrices.

Esta previsión es compatible con lo establecido en el artículo 51.3 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, que precisa que las disposiciones de carácter general entrarán en vigor «a los veinte días siguientes de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, salvo que en ellas se disponga otra cosa».

4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

4.1 Contenido.

Se trata de una MAIN extendida y su contenido se adapta, en líneas generales, a las exigencias del artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, así como a la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid.

La MAIN elaborada contiene la ficha de resumen ejecutivo debidamente cumplimentada.

(i) De conformidad con la nomenclatura utilizada en el Decreto 52/2021, de 24 de marzo (entre otros, artículo 3.3 o título del artículo 7), se sugiere modificar el título de la Memoria, sustituyendo «MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO» por «MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO».

(ii) Respecto a esta ficha procede realizar las siguientes observaciones:

a) En el apartado «Órgano proponente», por un lado, se sugiere que se sustituya su título por «Consejería/Órgano proponente» y, por otro lado, que se complete y figure en primer lugar la consejería a la que se adscriba el órgano proponente, es decir, Consejería de Transportes e Infraestructuras, y, a continuación, el órgano directivo proponente: la Dirección General de Transportes y Movilidad.

b) En el apartado relativo a los «Informes a los que se somete el proyecto», se sugiere que se concreten los títulos de los informes que se solicitan, de tal modo, se sugiere que sustituya:

De la Oficina de Calidad Normativa; de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías; de la Dirección General de Igualdad; de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad; del Comité Madrileño del Transporte por Carretera; de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras; de la Abogacía General y de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

Por:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.
- Informe de impacto por razón de orientación sexual, identidad y expresión de género, de la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.
- Informe de impacto de género, de la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.
- Informe de impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia, de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.
- Informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera.
- Informe de observaciones de las Secretarías Generales Técnicas de las distintas Consejerías de la Comunidad de Madrid.
- Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.
- Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.
- Informe de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

c) En relación con los trámites de participación ciudadana, se sugiere que el título del apartado «Trámite de participación: audiencia/Información públicas» se sustituya por el de «Trámite de participación: consulta pública/audiencia e información públicas».

d) En el trámite de audiencia e información públicas se sugiere que se complete con la referencia normativa del artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril.

(iii) En el apartado 1.b) de la MAIN, relativo a la adecuación de los principios de buena regulación, nos remitimos a lo expuesto en el apartado 3.2 de este informe.

(iv) En el apartado 1.a) de la MAIN («Fines y objetivos»), se indica que se encuentra en tramitación un 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, que, se afirma:

[...] incluye una disposición final tercera por la que se modifica el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, para para permitir que los vehículos pudieran continuar adscritos a las licencias de autotaxi a partir del día 1 de enero de 2023, aun cuando hubieran superado la antigüedad de diez años, hasta la entrega y matriculación de los nuevos vehículos, siempre que quedara acreditado que por problemas surgidos en la fabricación, aun cuando los titulares de las licencias hubieran formalizado su adquisición con tiempo suficiente, no hubieran podido disponer de ellos antes del 31 de diciembre de 2022”.

Al respecto, se indica también que:

[...] a la vista de que los problemas en la fabricación y suministro de vehículos existentes en el año 2022 persisten en el 2023, se ha estimado oportuno tramitar un nuevo proyecto normativo para aprobar una nueva moratoria que ampare tanto a los titulares de los vehículos acogidos a la moratoria establecida mediante el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, como a los titulares cuyos vehículos alcanzan la antigüedad de diez años en el año 2023.

Se procede, por ello, se argumenta en este punto de la MAIN, a eliminar la citada disposición final tercera del proyecto de decreto modificativo citado.

Mediante el proyecto de decreto que ahora se analiza se trata de abordar esta situación, así como la de aquellos vehículos que ya gozan de la moratoria derivada del Decreto 42/2021, de 17 de marzo. En la MAIN se justifica esta situación amparándose en los problemas surgidos en el abastecimiento de determinados componentes que está afectando a la producción de vehículos, registrándose dificultades que originan retrasos en los suministros de los vehículos demandados.

Sin embargo, no queda suficientemente justificado por qué se recurre por vía de urgencia a un nuevo proyecto de decreto cuando ya existe en tramitación otro que prevé en cierto sentido medidas para abordar el problema descrito. Se sugiere ampliar la motivación que da cobertura a la elaboración de un nuevo proyecto normativo. En la orden que declara la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del proyecto de decreto que se examina se alude, entre otras razones a «que circunstancias extraordinarias que no ha sido posible prever con anterioridad, dados

los numerosos trámites que requiere la aprobación de una disposición normativa de este tipo».

Se sugiere armonizar esta justificación con el hecho de que ya se venía tramitando un proyecto de decreto y explicitar dicha justificación en la MAIN.

(v) El apartado 1. d) de la MAIN señala que la tramitación del proyecto normativo no está prevista en el Plan Normativo de la XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021. Ello se justifica afirmando «que su elaboración obedece a circunstancias sobrevenidas que están afectando a la economía en general y, concretamente, en el sector de la automoción a la fabricación y suministro de los vehículos, existiendo largas demoras en la entrega de los mismos.»

(vi) En el apartado 2.c) de la MAIN («Vigencia de la norma») se afirma que «La propuesta normativa se dicta con plazo de vigencia hasta el 31 de diciembre de 2023».

Se sugiere matizar la redacción de dicho apartado, ya que pese el proyecto de decreto prevé unos determinados plazos para su aplicación no establece estrictamente que su vigencia finalice en la fecha señalada.

(vii) El impacto presupuestario del proyecto de decreto se realiza en el apartado 4.a) de la MAIN, donde se señala que «no comporta ningún impacto en los gastos e ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.»

(viii) Respecto al impacto económico, en el apartado 4.b) de la MAIN se señala:

Cabe destacar que a lo largo de cada anualidad suelen alcanzar la antigüedad de 10 años unos 600 vehículos taxi, cuyos titulares deberían proceder a su sustitución por otros.

De acuerdo con el artículo 23.2 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, los municipios tienen, dentro del conjunto de marcas y modelos homologados por el órgano competente en materia de industria, determinados qué vehículos que pueden ejercer de taxi.

Los vehículos afectos a las licencias de autotaxi, con carácter general, deben ir provistos de un aparato taxímetro y un módulo luminoso que permite la aplicación de las tarifas autorizadas en todos los recorridos que realicen y su visualización por los usuarios.

Además, los mismos deben cumplir con los requisitos exigidos respecto a pintura, distintivos y adhesivos establecidos en la ordenanza del municipio, o área de prestación conjunta, de que se trate.

La aprobación del decreto no tiene un impacto económico cuantificable, pues, su objetivo es que los taxistas puedan seguir trabajando con sus vehículos, aun cuando cuenten con una antigüedad superior a diez años hasta la entrega de los vehículos que tienen solicitados pero que, por problemas en su fabricación, ante la escasez de determinados componentes, los plazos de entrega se están demorando mucho respecto de una situación normal pudiendo llegar hasta los 9 meses, y en algunos casos más, en función de la marca concreta elegida, sobre todo si se trata de vehículos eléctricos y adaptados a personas con movilidad reducida.

Se sugiere incluir en este apartado expresamente el número de vehículos que se prevé que se acojan a los dos supuestos de moratoria establecidos en el proyecto de decreto.

(ix) En lo que se refiere a la detección y medición de cargas administrativas, en El apartado 5 de la MAIN, «DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS» detalla:

El proyecto no conlleva cargas administrativas, pues, simplemente permite a los titulares de los vehículos afectos a las licencias de taxi, cuyos vehículos, desde el día 1 de enero de 2023, hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación, puedan continuar adscritos a las licencias de autotaxi hasta el día 31 de diciembre de 2023. Asimismo, permite que los vehículos acogidos a la moratoria establecida en virtud del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, cuyos titulares acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo con una antelación de, al menos, tres meses pero que, ante los problemas existentes en el sector de la automoción que afecta directamente al suministro de vehículos, no hayan podido disponer de los mismos antes de 31 de diciembre de 2022, puedan seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o, como mucho, hasta el 31 de diciembre de 2023.

Entendemos, sin embargo, que de acuerdo con lo exigido por el artículo 7.3 del Decreto 54/2021, de 24 de marzo, procede la identificación del coste unitario, frecuencia y población de las cargas administrativas que recoge el proyecto de decreto: por ejemplo, la de acreditar por parte de los titulares de licencia el haber adquirido el vehículo en las fechas establecidas en el artículo único, así como la concurrencia de las circunstancias que le han impedido disponer de él.

El órgano gestor dispone de los datos necesarios para llevar a cabo ese cálculo conforme a los criterios fijados en el anexo V de la Guía metodológica para la realización de la MAIN (Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009) y el documento de 18 de noviembre de 2009 «Método simplificado de medición de cargas Administrativas y de su reducción. Sistema compartido de las Administraciones Públicas» por lo que se sugiere que se incorpore en la próxima versión de la MAIN.

(x) En relación con los impactos sociales [apartados 6.a), 6.b) y 6.c) de la MAIN] se señala que tienen un impacto nulo pero que se solicitarán los informes relativos al impacto por razón de género, en la familia, infancia y adolescencia y sobre orientación sexual, identidad o expresión de género, a los órganos competentes de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, de conformidad con la normativa apuntada.

Además, se sugiere que se haga mención también a la exigencia de dicha evaluación de impactos contenida en el artículo 7.3. c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

(xi) En el apartado 7. b) de la MAIN, aun teniendo en cuenta la circunstancia de la antigüedad de los vehículos a los que afecta la medida de conceder una moratoria, se justifica la imposibilidad de llevar a cabo un análisis del impacto ambiental del proyecto en el desconocimiento de la fuente de energía de los vehículos (combustible diésel, gas licuado o gas natural). Teniendo en cuenta que, además, los plazos para la adaptación de los vehículos a la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico según diferentes distintivos ambientales se prolongan, en el caso de la etiqueta C, hasta el 31 de diciembre de 2027, parece recomendable una ampliación de la justificación de la ausencia del análisis del impacto ambiental del proyecto.

Se sugiere, en todo caso (ver al respecto el punto 4 de este informe en relación a la tramitación del proyecto de decreto), valorar la posible remisión del proyecto de decreto al Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, para su valoración y posible informe.

(xii) Respecto de la evaluación *ex post*, el apartado IX señala que el proyecto de decreto no se someterá a evaluación. Se sugiere, al respecto, que se mencione en este apartado que dicha omisión es conforme a lo establecido en el artículo 7.4.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

También se sugiere que se sustituya el número de orden de este apartado, de tal manera que en lugar «IX. EVALUACIÓN EX POST» se sustituya por «9. EVALUACIÓN EX POST».

4.2 Tramitación.

En el apartado 8 de la MAIN se recogen los aspectos más relevantes de la tramitación y consultas realizadas, así como las que está previsto realizar en el futuro.

Con relación al trámite de consulta pública, se señala:

De acuerdo con el artículo 11.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, el consejero competente por razón de la materia, a propuesta del titular del centro directivo al que corresponda la iniciativa normativa, podrá acordar la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación de proyectos de disposiciones reglamentarias cuando concurren circunstancias extraordinarias que, no habiendo podido preverse con anterioridad, exijan la aprobación urgente de la norma.

La concurrencia de circunstancias extraordinarias sobrevenidas, ocurridas tras la pandemia, (crisis energética, guerra en Ucrania, escasez de semiconductores...), que están afectando a la fabricación y suministro de los vehículos, han alargado en exceso los tiempos de entrega de los vehículos nuevos. Así, aun cuando varían, según los distintos fabricantes, con carácter general, parece que las demoras se sitúan entre los siete y nueve meses (llegando incluso a ser superiores), pues, al haber mucha demanda a la espera de entrega, los nuevos pedidos suelen tener una fecha de entrega mucho mayor a la que era habitual antes de la pandemia, la cual solía estar entre los dos y tres meses, según el fabricante.

El artículo 10.1.e) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, establece que los vehículos a los que estén referidas las licencias de autotaxi no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.

En consecuencia, para no perjudicar a los titulares de las licencias de autotaxi se hace conveniente permitir que, ante las circunstancias descritas, aquellos cuyos vehículos hubieran alcanzado o alcancen dicha antigüedad y no dispongan de los nuevos vehículos, puedan seguir trabajando con aquellos, aun cuando tengan más de diez años,

hasta la disposición del nuevo o hasta el 31 de diciembre de 2023, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, ante la importancia de que la medida se adopte a la mayor brevedad posible, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, por acuerdo del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 27 de abril de 2023 se ha declarado la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del proyecto de decreto por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

Cabe destacar, que la tramitación urgente de la disposición supone prescindir del trámite de consulta pública previa, y que los plazos de los distintos trámites se reduzcan a la mitad.

Respecto al trámite de audiencia e información públicas, se afirma que «se realizará en el Portal de Transparencia, de conformidad con lo establecido en los artículos 9 y 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y en el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.» Se sugiere que se complete indicando que se realizará durante un plazo de 7 días hábiles, dentro del procedimiento de urgencia.

A continuación, se detallan los informes y dictámenes que corresponden solicitar en atención al contenido de la norma proyectada:

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se recabará el Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

Asimismo, conforme al artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado por Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno, se recabará el de las Secretarías Generales Técnicas, comunicación que, de acuerdo con el artículo 4.3) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se hará para su conocimiento y, en su caso, realización de las observaciones oportunas en cuanto a su adecuación al orden competencial y de atribuciones establecido en los diferentes decretos de estructuras.

También, se solicitará el informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, en virtud del artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid y el de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 marzo.

Igualmente, en virtud del artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, se recabará e incorporará al expediente el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y conforme al artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, de Supresión del Consejo Consultivo, de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

Efectivamente, la tramitación a la que han de someterse los proyectos normativos depende de su naturaleza y contenido. En concreto, el artículo 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, establece:

La solicitud de informes preceptivos, incluido el informe de coordinación y calidad normativa, así como los estudios y consultas que se estimen convenientes se realizará de forma simultánea, salvo los informes que en su caso deban emitir la Abogacía General y/o la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

En este caso se considera que todos los trámites que se proponen en la MAIN son adecuados. No obstante, procede realizar las siguientes consideraciones:

(i) Con carácter general, y de acuerdo a las siguientes observaciones, se sugiere mejorar la organización de la relación de informes que se solicitarán a lo largo de la tramitación, para una mejor comprensión de la tramitación, distinguiendo claramente los informes que se han solicitado de modo simultáneo y los que se solicitarán en el momento oportuno de la tramitación.

(ii) Se observa que la relación de informes del cuerpo de la MAIN no coincide con la de la ficha de resumen ejecutivo, puesto que se ha omitido la solicitud los informes de impactos sociales de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social que sí constan en la citada ficha. Debe solventarse dicha discrepancia.

(iii) Debe completarse la mención a la solicitud de los informes preceptivos con la cita de la normativa que justifica dicha petición:

a) Respecto de la emisión del informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería Presidencia, Justicia e Interior, se solicita conforme a lo previsto en los artículos 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto,

del Consejo de Gobierno, en relación con el artículo 4.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

b) Los informes de impactos sociales cuya referencia normativa se señala en los apartados 6.a), 6.b) y 6.c) de la MAIN, se sugiere que se relacionen y se contemple su justificación normativa, o bien, se remita a los citados apartados de la MAIN.

c) En lo que se refiere al informe de las secretarías generales técnicas de las consejerías, se debe eliminar la referencia normativa del artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado por Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno, que tras la modificación realizada por el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, queda circunscrita a los planes y programas. Debe mencionarse también que estos informes se recabarán, de acuerdo con el artículo 4.3) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, para su conocimiento y, en su caso, realización de las observaciones oportunas en cuanto a su adecuación al orden competencial.

d) También, se sugiere precisar que la emisión del informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería Transportes e Infraestructuras, se realiza de acuerdo con el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

(iv) Dado el posible impacto medioambiental del proyecto de decreto, se sugiere valorar su remisión al Consejo de Medio Ambiente, al que el artículo 2.c) del Decreto 103/1996, de 4 de julio por el que se crea el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, le otorga la competencia para «Conocer, y en su caso informar, de los anteproyectos de especial relevancia relativos a normativa ambiental».

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

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

EL JEFE DE LA OFICINA DE CALIDAD NORMATIVA

Fdo.: Cayetano Prieto Romero

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Fdo.: Manuel Galán Rivas