

MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL 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.

| FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO | | | |
|---|--|---------------|------------------------------------|
| Consejería/Órgano proponente | Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras/Dirección General de Transportes y Movilidad | Fecha: | 26 junio 2023 |
| Título de la norma | 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. | | |
| Tipo de memoria | <input checked="" type="checkbox"/> Extendida x | | <input type="checkbox"/> Ejecutiva |
| OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA | | | |
| Situación que se regula | Dejar sin efecto hasta el día 31 de diciembre de 2023 lo dispuesto en el artículo 10.1.e), in fine, del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio. | | |
| Objetivos que se persiguen | 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 que 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, 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. | | |
| Principales alternativas consideradas | No se han considerado. | | |
| CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO | | | |
| Tipo de norma | Decreto | | |
| Estructura de la norma | Contiene una parte expositiva, un artículo único, y tres disposiciones finales. | | |
| Informes a los que se somete el proyecto | <ul style="list-style-type: none"> 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. | | |



| | | | | | |
|--|---|--------------------------------------|---|--------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ● 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. | | | | |
| <p>Trámite de participación: consulta pública/ audiencia e información públicas</p> | <p>En virtud del artículo 11 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, por Orden de 27 de abril de 2023, del Consejero de Transportes e Infraestructuras, se declaró la tramitación urgente del proyecto, posibilitando prescindir del trámite de consulta pública. Además, conforme el artículo 60.4 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, la norma no tiene un impacto significativo en la actividad económica, no impone obligaciones relevantes a sus destinatarios y regula un aspecto parcial de la materia.</p> <p>De acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se realizará el trámite de audiencia e información pública, si bien los plazos se reducirán a la mitad, al tratarse de una tramitación de urgencia contemplada en el artículo antes citado.</p> <p>El proyecto fue publicado en el Portal de Transparencia el día 06/06/2023. El plazo del Trámite de audiencia e información pública ha sido desde el 07/06/2023 hasta el 15/06/2023.</p> | | | | |
| ANÁLISIS DE IMPACTOS | | | | | |
| <p>Adecuación al orden de competencias</p> | <p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial; asimismo, en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.</p> <p>Artículo 9.3 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.</p> | | | | |
| <p>Impacto económico y presupuestario</p> | <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td data-bbox="568 1624 1005 1736">Efectos sobre la economía en general</td> <td data-bbox="1005 1624 1359 1736">Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía en general</td> </tr> <tr> <td data-bbox="568 1736 1005 2016">En relación con la competencia</td> <td data-bbox="1005 1736 1359 2016"> <ul style="list-style-type: none"> ■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. □ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia □ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia </td> </tr> </table> | Efectos sobre la economía en general | Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía en general | En relación con la competencia | <ul style="list-style-type: none"> ■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. □ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia □ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia |
| Efectos sobre la economía en general | Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía en general | | | | |
| En relación con la competencia | <ul style="list-style-type: none"> ■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. □ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia □ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia | | | | |



| | | |
|------------------------------|---|---|
| | Desde el punto de vista de las cargas administrativas | <input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. <input type="checkbox"/> Incorpore nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas. |
| | Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma | <input type="checkbox"/> 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 de orientación sexual e identidad de género | <input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo |
| Otras Consideraciones | Ninguna | |



1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

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, establece que los vehículos adscritos a licencias de autotaxi 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. Exigencia que, de acuerdo con la disposición final primera del citado reglamento, debe estar contemplada en las distintas ordenanzas reguladoras del servicio de taxi.

Con motivo de la crisis económica, provocada por la pandemia ocasionada por el Covid-19 y la drástica reducción de la actividad, con 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 las licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, se pretendía adoptar una medida tendente a minimizar el perjuicio económico que la situación estaba originando en el sector del taxi, integrado mayoritariamente por autónomos, permitiendo que éstos pudieran seguir trabajando y no tuvieran que sustituir su vehículo, por haber alcanzado la antigüedad de diez años, hasta que se hubiera producido una cierta recuperación de la situación económica que se preveía fuera a finales de 2022; por ello, mediante la citada moratoria se permitía a los titulares de licencias de autotaxi mantener adscritos hasta el 31 de diciembre de 2022, los vehículos que, a partir del 1 de enero de 2021, inclusive, hubieran superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación.

Pero, tras la pandemia, como consecuencia de la crisis energética, la situación de conflicto en algunas zonas de Europa, la crisis de los microchips, etc., se ha alterado la economía mundial. La escasez de semiconductores para automoción, ha terminado por incidir de forma importante en la producción de los fabricantes de vehículos de todo el mundo, lo que está afectando directamente a los usuarios finales (en el caso que nos ocupa, a los taxistas). Así, aun cuando depende de los distintos fabricantes, los titulares de las licencias que, con motivo de que su vehículo vaya a alcanzar la antigüedad de diez años, aun cuando hayan formalizado el pedido de un vehículo nuevo con tiempo suficiente, no tienen la certeza de que la entrega se vaya a producir en el plazo determinado por el fabricante.

En la actualidad, se encuentra en tramitación (la cual fue iniciada a principios de noviembre de 2022) 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*. En el citado proyecto se 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 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.



Sin embargo, 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, por lo que, en 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*, antes citado, se procederá a eliminar la citada disposición final tercera. Pero, además, aceptando la sugerencia formulada por la Oficina de Calidad Normativa, en su informe 34/2023, se incluirá en dicho proyecto la posibilidad de establecer las excepciones a la antigüedad máxima de los vehículos establecidas en el artículo 10.1.e) en una disposición adicional del propio reglamento.

Habida cuenta de que el proyecto anteriormente citado regula extremos importantes en el ejercicio de la actividad del taxi, en los que no existe el consenso dentro del sector como ha quedado de manifiesto en las múltiples alegaciones formuladas en el trámite de audiencia e información pública del citado proyecto y que la moratoria que incluye en la disposición final tercera no recoge todos los supuestos que ahora se pretende amparar, puesto que solo contempla el problema de los titulares de los vehículos que no hubieran podido disponer de su vehículo a fecha 31 de diciembre de 2022, obviando que el problema, aun cuando por otras razones, persiste en 2023, y ante los trámites que quedan para aprobar dicha norma, se ha estimado más oportuno tramitar por urgencia una norma específica para poder, ante la concurrencia de circunstancias extraordinarias, salvaguardar la seguridad jurídica a los afectados por la normativa vigente en la materia.

Cabe destacar, que la disposición que se proyecta, además de regular una situación futura, conlleva una retroactividad no restrictiva de derechos, que incide en la urgencia de su aprobación.

Por todo ello, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, mediante la Orden de 27 de abril de 2023 de la Consejería de transportes e Infraestructuras 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 las licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid.

Por tanto, con los problemas surgidos en el abastecimiento de determinados componentes, la producción de vehículos ha venido teniendo dificultades lo que ha originado retrasos importantes en el suministro de los



vehículos demandados, habiéndose alargado, por tanto, los tiempos de entrega de los vehículos nuevos que, aun cuando varían según los distintos fabricantes, con carácter general, se sitúan, en la actualidad, entre los siete y nueve meses, llegando incluso a ser superiores, como en el caso de algunos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, ya que, 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.

En definitiva, por todo lo expuesto, se hace aconsejable adoptar una nueva moratoria dirigida a amparar tanto a los titulares de las licencias de autotaxi cuyos vehículos cumplirían la antigüedad de diez años a partir del 1 de enero de 2023, como aquellos a los que amparados por la moratoria establecida el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, que habiendo comprado el vehículo antes del 31 de diciembre de 2022, no pueden disponer de los mismos, lo que hace conveniente permitir que puedan seguir trabajando con sus vehículos, aun cuando superen la una antigüedad de diez años, pero fijando como fecha límite el 31 de diciembre de 2023.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

En la elaboración 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 forma 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 la participación ciudadana, habiéndose realizado el



trámite de audiencia e información pública, con su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril.

Teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, con el fin de salvaguardar la seguridad jurídica a los afectados por la normativa vigente en la materia, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, mediante la Orden de 27 de abril de 2023 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras 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 las licencias de autotaxi en la Comunidad de Madrid, lo que permite reducir a la mitad los plazos previstos para la realización de los trámites del procedimiento de elaboración de la disposición, así como prescindir del trámite de consulta pública, sin perjuicio de la realización del trámite de audiencia e información pública en un plazo de siete días hábiles. Cabe destacar, además, la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid en el artículo 60.4 prevé la supresión de la consulta pública cuando la propuesta normativa no tenga un impacto significativo en la actividad económica, no imponga obligaciones relevantes a los destinatarios o regule aspectos parciales de una materia lo que se cumple en el caso en cuestión puesto que afecta a un número muy limitado de vehículos taxi (como se expone más adelante a unos 1.000 vehículos), los cuales solo deberán acreditar haber realizado el pedido del nuevo vehículo y, por último, estar referida la regulación al extremo de la antigüedad de los vehículos.

c) Análisis de alternativas

No cabe otra alternativa posible, ya que se trata de establecer una excepción a una regla contemplada en un decreto que requiere, al no existir ninguna habilitación lo permita hacerlo por una disposición de rango inferior, de otro decreto que la adopte expresamente, y no establecer regulación alguna no parece razonable, teniendo en cuenta los problemas existentes en el sector de la automoción.

d) Plan Normativo

El proyecto normativo no se encuentra previsto en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021 lo que, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se debe a 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.



2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

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 antes del 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 establece que los municipios u órganos supramunicipales deberán aplicar lo previsto en este decreto hasta el 31 de diciembre de 2023 a los vehículos adscritos a sus licencias de autotaxi que desde el día 1 de enero de 2021 hayan superado la antigüedad máxima de diez años.

- En la **disposición final segunda** se contiene la habilitación al titular de la consejería en materia de transporte a dictar las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y ejecución de la disposición.

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

b) Encaje de la norma en el derecho nacional y en el de la Unión Europea

En relación con el derecho nacional y comunitario la materia sobre la que versa la modificación proyectada es de competencia propia de las comunidades autónomas, al tratarse de la regulación de servicios que se realizan íntegramente en su ámbito territorial.

Por otra parte, la modificación propuesta no implica discriminación alguna por razón de nacionalidad o residencia ni limitación de ninguno los principios y libertades que garantizan la normativa comunitaria.



c) Vigencia de la norma

La propuesta normativa contempla que tanto los vehículos que desde el 1 de enero de 2021, como los que a partir del 1 de enero de 2023, hayan alcanzado la antigüedad de diez años puedan continuar adscritos a las licencias de autotaxi hasta el 31 de diciembre de 2023.

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de decreto ya que supone establecer una excepción a una regla contemplada en otro decreto, por lo que se requiere de otra norma con el mismo rango.

3. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL DECRETO DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

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

En desarrollo de la citada ley se dictó el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, en cuyo artículo 10.1.e) se establece que los vehículos adscritos a licencias de autotaxi 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, y respecto del cual la norma que se proyecta pretende realizar una excepción ante determinadas circunstancias que están condicionando y alargando los plazos de entrega de los vehículos, sobre todo cuando se trata de vehículos eléctricos.

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) 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.

En consecuencia, y a la vista de las cuestiones competenciales indicadas anteriormente, se considera que el proyecto de decreto se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

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

b) Impacto económico

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.

De acuerdo a la información obrante en este centro directivo, la medida adoptada afectaría a unos 400 vehículos, que estarían acogidos a la moratoria establecida por el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, y a unos 600 vehículos que superarían la antigüedad de diez años a partir del 1 de enero del 2023.

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

En la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN) inicial, que acompaña al proyecto normativo, se expresaba que el proyecto no implicaba cargas administrativas, pero con motivo de la observación formulada por la Oficina de Calidad Normativa, de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, en su informe 34/2023, de fecha 18 de mayo de 2023, en el artículo único se ha incluido que la adquisición del vehículo se acreditará con la presentación de la factura de compra del mismo, lo que deberá ser acreditado por los titulares de los vehículos taxi que se encuentren en esta circunstancia, ante los correspondientes ayuntamientos u órganos supramunicipales.

El proyecto permite que los titulares de las licencias de taxi cuyos vehículos, desde el día 1 de enero de 2023, superen 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, en cuyo caso se encuentran los titulares de unos 600 vehículos, como ya se ha expuesto. En este caso el proyecto no supone carga alguna para los titulares de las licencias, puesto que no tienen que acreditar nada, simplemente podrán seguir teniendo adscritas las licencias de autotaxi hasta la fecha indicada.

Sin embargo, el proyecto, también, admite que los titulares de los vehículos acogidos a la moratoria establecida en virtud del Decreto 42/2021, de 17 de marzo, que acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo antes de 31 de diciembre de 2022, puedan seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o, en caso contrario, hasta el 31 de diciembre de 2023. En este supuesto, como se decía, se encontrarían unos 400 titulares y son los que deberán acreditar, mediante la presentación de la correspondiente factura que, adquirido el vehículo antes del 31 de diciembre de 2022, no disponen de él.

El coste directo de las cargas administrativas de aplicación en este caso, de conformidad con lo previsto en el Anexo V de la Guía Metodológica para la



elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo aprobada por el Consejo de Gobierno de 11 de diciembre de 2009, sería el que a continuación se expone.

Se utiliza para realizar el cálculo el coste convencional ya que esta acreditación se deberá realizar ante los ayuntamientos u órganos supramunicipales, desconociéndose cuántos de ellos tienen implantada la tramitación electrónica y ante cuáles de los mismos deberá llevarse a cabo la acreditación.

Presentación convencional de documentos: 5 €

Respecto de los titulares acogidos a la moratoria establecidos en virtud del Decreto 42/2021, de 17 de marzo En base a dicho coste unitario, y teniendo en cuenta que la previsión estimada es de 400 vehículos, se estima un coste global de 2.000 euros.

En relación a los titulares de las licencias de taxi cuyos vehículos, desde el día 1 de enero de 2023, superarán 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, estimados en 600 vehículos, teniendo en cuenta el coste unitario, sería de 3.000 euros.

El coste total por ambos conceptos sería de 5.000 euros.

Dada la escasa incidencia del coste que supone la carga al afectar a un número de vehículos pequeño (población pequeña), se entiende que la norma no tiene incidencia en las cargas administrativas.

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL

a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión corresponde a la Dirección General de Igualdad.

El citado centro directivo, mediante escrito de fecha 17 de mayo de 2023, informa que, examinado el contenido del proyecto, se aprecia un impacto neutro



por razón de género, y que no se prevé que incida en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.

b) Impacto de la norma en la familia, infancia y adolescencia

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad.

La citada dirección general informa, mediante escrito de fecha 17 de mayo de 2023, que examinado el contenido del proyecto no se realizan observaciones al mismo al estimarse que el contenido del proyecto no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

c) Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

De acuerdo con lo que se dispone en el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid y 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 es preciso recabar el informe de análisis de dicho impacto.

La emisión del informe por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, de acuerdo con el artículo 13.2.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad,

El citado centro directivo, mediante escrito de fecha 17 de mayo de 2023, informa que analizado el proyecto se aprecia un impacto nulo por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

7. OTROS IMPACTOS

a) Impacto sobre la unidad de mercado

El proyecto normativo, 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, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), sin perjuicio de someter el ejercicio de la actividad a la obtención de una licencia municipal de autotaxi y de una autorización de transportes de la clase VT que les habilita para realizar transporte de carácter interurbano.

En relación a si la norma proyectada pudiera tener efectos sobre la competencia en relación a otras modalidades de transporte de viajeros prestados en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, cabe destacar que la otra modalidad existente en el momento actual que realiza el transporte discrecional de viajeros en vehículo turismo es el arrendamiento de vehículo con conductor pero, sin embargo, el hecho de que los vehículos taxi tengan que ir dotados de aparato taxímetro, modulo luminoso y con una pintura, distintivos y adhesivos concretos hace que la forma en la que sus titulares disponen de ellos suele ser a través títulos (propiedad, leasing,...) de larga duración, mientras que en el caso de los vehículos dedicados al alquiler de conductor la disposición de los mismos por parte de sus titulares suele ser, en general, mediante arrendamientos ordinarios cuyo plazo de duración suele ser a corto o medio plazo, renovando sus vehículos mucho antes de que los mismos alcancen los diez años de antigüedad.

Por todo ello, teniendo en cuenta que a cada modalidad de transporte de viajeros le es de aplicación unas condiciones y requisitos distintos, de acuerdo con la normativa que las regula, se entiende que el decreto no tiene incidencia sobre la competencia.

b) Impacto medioambiental

Con los datos de los que se dispone es difícil hacer un análisis del impacto ambiental de la medida en lo que respecta al impacto en la calidad del aire y cambio climático derivado de las emisiones ya que son las distintas ordenanzas municipales las que, en desarrollo de las previsiones contenidas en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, han ido adoptando, teniendo en cuenta las disposiciones de ámbito estatal y comunitario, las medidas necesarias para propiciar la reducción de las emisiones de contaminantes de la calidad del aire, para contribuir a la protección de la atmosfera.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en el artículo 14 determina que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos, de igual manera



los municipios de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

De ahí que, en dichos municipios o áreas de prestación conjunta, se exige como uno de los requisitos de los vehículos a los que vayan a estar adscritas las licencias de autotaxi, que estén clasificados según el distintivo ambiental cero emisiones o ECO de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, por lo que, todos los nuevos vehículos ya deben cumplirlo y habiéndolo dado unos plazos de adaptación para todos ellos. Así, a modo de ejemplo en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, integrada por 56 municipios de la que es el órgano gestor el Ayuntamiento de Madrid, el calendario fijado para ello era hasta el 31 de diciembre de 2022 si contaban con la etiqueta A o B y hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con la etiqueta C.

No obstante, aun teniendo en cuenta la antigüedad de los vehículos a los que afecta la medida, el desconocimiento de la fuente de energía (combustible diésel, gas licuado o gas natural), de los mismos hace imposible llevar a cabo un análisis del impacto ambiental del proyecto, si bien dado que, en realidad, la medida afecta a unos mil vehículos se entiende que la incidencia es escasa, máxime que se trata de vehículos de toda la Comunidad de Madrid.

No se prevén otros impactos.

8. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

8.1. Declaración de tramitación por urgencia.

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

8.2. Trámite de audiencia e información pública.

El trámite de audiencia e información pública se realizará en el Portal de Transparencia, durante un plazo de 7 días hábiles, dentro del procedimiento de urgencia, 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.

El proyecto normativo fue publicado en el citado portal el día 06/06/2023, siendo el plazo para la realización del trámite desde el 07/06/2023 hasta el 15/06/2023.

En el citado plazo se han presentado las siguientes observaciones:

- ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID. Mediante escrito con fecha de registro de entrada 9 de junio de 2023 exponen su absoluta disconformidad con la moratoria planteada, pues, creen que ello va a perjudicar la calidad del servicio contribuyendo a una mala imagen del



sector, teniendo en cuenta que en la actualidad compiten con otras modalidades de transporte de viajeros en vehículo turismo. Esta observación no puede ser aceptada ya que existiendo un problema real con el suministro de los vehículos no puede obviarse y dejar a esas licencias de taxi sin poder trabajar, por una parte y, por otra, se ha constatado que en ocasiones no es falta de previsión por los titulares de las licencias, como aducen, sino que, como en el caso de los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida la demora en la entrega de vehículos puede llegar a ser superior a un año.

- ASOCIACIÓN PLATAFORMA DE AFECTADOS DIÉSEL EURO 5 TAXI. Mediante escrito de fecha de entrada en el registro el día 9 de junio, plantean la necesidad de que, además de por la antigüedad, el proyecto normativo se refiera a otras circunstancias o requisitos de los vehículos. Así, a todos los titulares de vehículos diésel Euro 5 con etiqueta medioambiental B que a fecha de 31 de diciembre de 2022 no hubieran procedido a la sustitución de sus vehículos y a cualquier otro vehículo autotaxi que, por avería, accidente, siniestro u otra circunstancia, haya quedado o quede invalidado o limitado para prestar el servicio. Sin embargo, la moratoria que contempla el proyecto normativo está referida a lo que se dispone en el artículo 10.1.e) del citado reglamento, según el cual para la obtención de licencias municipales de autotaxi es necesario cumplir entre otros requisitos:

«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».

Y, en el capítulo 3, al que se hace referencia no se establece ninguna exigencia en orden a la motorización de los vehículos, materia que sí se contempla en las distintas ordenanzas municipales, por lo que no procede esa distinción respecto a los titulares de vehículos diésel Euro 5, ni a los averiados o accidentados.

Por ello, se entiende que la moratoria que se establece implica una excepción a lo previsto en el artículo 10.1.e) del Reglamento en relación con la antigüedad, con independencia de cuál sea la motorización del vehículo o si procede la sustitución del mismo por avería o accidente.

Por todo ello, no procede atender la observación realizada.



8.3. Informes.

De acuerdo con 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, 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.

Los informes relativos a los impactos sociales (en la familia, infancia y adolescencia; por razón de género y por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género), se solicitarán conforme a lo previsto en las normas especificadas al efecto en los apartados 6.a), 6.b) y 6.c) de esta MAIN.

De acuerdo con el artículo 4.3) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se recabará el informe de las Secretarías Generales Técnicas, para su conocimiento y, en su caso, realización de las observaciones oportunas en cuanto a su adecuación al orden competencial.

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.

Se recabará el informe 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.

Cabe señalar que el Decreto 103/1996, de 4 de julio, por el que se crea el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, en el artículo 2.c) le atribuye como función la de «Conocer, y en su caso, informar, de los anteproyectos de especial relevancia relativos a normativa ambiental», pero al afectar a un número pequeño de vehículos, en relación con el conjunto del parque móvil, se entiende que la disposición no tiene especial relevancia, por lo que se omite la remisión al citado consejo.



8.4. Informes emitidos.

8.4.1. Informe de coordinación y calidad normativa, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior (34/2023) con fecha 18 de mayo de 2023, en el que se diferencian las observaciones realizadas en cuanto al texto del proyecto y a la MAIN que acompaña al mismo.

- Respecto del análisis del proyecto se han aceptado e incorporado al texto todas las observaciones realizadas (principios de buena regulación, título, parte expositiva, articulado y parte final del proyecto), salvo la sugerencia relativa a incluir «.....**sucintamente en la parte expositiva, la previsión de si esta moratoria se prevé extender o no al sector de las VTC,.....**», ya que, tratándose de dos modalidades de transporte de viajeros en vehículo turismo distintas, cada una de ellas con sus desarrollos normativos, se entiende que, para mantener la convivencia armónica que se pretende, es conveniente que cada una mantenga su autonomía normativa. Además, aunque actualmente se encuentra en tramitación 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, en el que se regulan los requisitos a cumplir para el ejercicio de la actividad (entre los que se encuentran los de los vehículos), en la actualidad los requisitos de los vehículos adscritos a las autorizaciones VTC son los previstos en la normativa del Estado, de aplicación supletoria, conforme a lo dispuesto en la disposición final primera de la citada ley, desconociéndose en este momento el texto definitivo del citado proyecto y cuándo se aprobará, por lo que se entiende no procede acceder a la observación realizada.

Asimismo, hay que señalar, respecto del segundo párrafo del artículo único, que el motivo por el que no se refleja la referencia concreta al mes de octubre es que, habiéndose atendido la observación realizada por la Federación Profesional del Taxi, integrante del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, se ha modificado su contenido para que se permita entrar en la moratoria a todos los titulares que acrediten haber formalizado la adquisición del nuevo vehículo antes del 31 de diciembre de 2022.

- En cuanto a las observaciones formuladas respecto de la MAIN, se han aceptado todas las formuladas, habiéndose incorporado a su texto.

Sin perjuicio de lo anterior, respecto a la sugerencia de que el proyecto de decreto sea remitido al Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, después de proceder a su valoración se ha estimado que dado que, como bien se apunta en su informe, el Decreto 103/1996, de 4 de julio, por el que se crea el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, en el artículo 2.c) le atribuye como función la de «Conocer, y en su caso, informar, de los



anteproyectos de especial relevancia relativos a normativa ambiental», por lo que, al afectar a un número pequeño de vehículos (en total unos mil vehículos) respecto del total del parque móvil, el proyecto no tiene especial relevancia, omitiéndose dicha remisión.

8.4.2. De las Secretarías Generales Técnicas.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Educación y Universidades, mediante escrito de fecha 16 de mayo de 2022, informa que no formulan observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, mediante escrito de fecha 19 de mayo de 2023, informa que no formula observaciones al proyecto.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad, mediante escrito de fecha 22 de mayo de 2023, informa que no tiene observaciones que hacer en cuanto a la adecuación del decreto al orden competencial y de atribuciones establecido en el mismo.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Administración Local y Digitalización, mediante escrito de fecha 18 de mayo de 2023, informan que no realizan observaciones al contenido de la norma.

8.4.3. La Dirección General de Economía de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, mediante escrito de fecha 17 de mayo de 2023, considera que la moratoria de los vehículos aplicable exclusivamente a los autotaxi, justificada en las dificultades existentes en el suministro de vehículos nuevos por parte de los fabricantes, olvida que la regulación de los vehículos VTC prevé idéntica obligación de renovación cuando alcancen la antigüedad de 10 años y que tienen que acudir al mismo mercado de vehículos y se ven afectados por idénticas dificultades, por lo que cualquier actuación normativa que se lleve a cabo en el sector debe tener un enfoque integral de la actividad de transporte en vehículos de turismo, de forma que la regulación aplicable a ambos (taxi y VTC) debe ser homogénea. Observación que no puede ser aceptada por varias razones.

En primer lugar, y más importante, porque no hay que olvidar que, aunque actualmente se encuentra en tramitación 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, en el que se regulan los requisitos a cumplir para el ejercicio de la actividad(entre los que se encuentran los de los vehículos), en la actualidad los requisitos de los vehículos adscritos a las autorizaciones VTC son los previstos en la normativa del Estado



en la materia, de aplicación supletoria conforme a lo dispuesto en la disposición final primera de la citada ley, por lo que, en este caso, le correspondería a la Administración del Estado establecer, en su caso, la moratoria al no poder establecer una excepción a la normativa emanada de aquélla.

Además, hay que tener en cuenta que no es del todo cierta la afirmación de que ambos sectores acuden al mismo mercado, como se expone, ya que, mientras que en la normativa vigente en materia de taxi no se admite el renting de vehículos, por lo que todos los vehículos de los que disponen los titulares de las licencias de autotaxi lo son en virtud de un título de propiedad, en la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se admite que la disposición de los vehículos lo sea en virtud de un contrato de arrendamiento, lo que hace que un porcentaje muy elevado de los titulares de las autorizaciones VTC dispongan de los vehículos en renting, es decir mediante su arrendamiento a otras empresas, dedicadas profesionalmente a esa actividad, lo que les permite renovar sus vehículos con mayor frecuencia que a los titulares de los vehículos taxi.

8.4.4. El Comité Madrileño de Transporte por Carretera, mediante escrito de fecha 22 de mayo de 2005, expone que las asociaciones que integran el mismo están a favor del texto remitido y solo una asociación del Departamento de Viajeros, la Federación Profesional del Taxi, presenta las observaciones que detalla.

La citada federación expone que por la misma ya se había solicitado una nueva moratoria «para aquellos taxistas que hubieran reservado un vehículo taxi, antes de la expiración del Decreto 42/2021, de 17 de marzo» y proponen que, en lugar de que la adquisición del nuevo vehículo se haya producido con al menos tres meses de antelación, lo hayan formalizado «con antelación a la expiración del Decreto 42/2021», para no perjudicar a aquellos titulares que hayan formalizado la adquisición en los meses de octubre, noviembre y diciembre; observación que se acepta y se incorpora al texto, con el ánimo de no perjudicar a los titulares de licencias de taxi, y a sus familias, al quedar fuera de la moratoria ya que al haber adquirido el vehículo antes del 31 de diciembre de 2022 se tiene la seguridad de su renovación.

Además, proponen que, en relación al año 2023 se establezca también que aquellos que hubieran formalizado la adquisición del nuevo vehículo tres meses antes del 31 de diciembre de 2023 puedan seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta que se materialice dicha disposición o hasta el 31 de diciembre de 2023. Esta observación no se acepta ya que esta moratoria obedece a circunstancias excepcionales sobrevenidas ya conocidas por los titulares de las licencias de autotaxi, los cuales tienen tiempo suficiente para adoptar las medidas necesarias para que, a fecha 31 de diciembre de 2023, sus vehículos cumplan el requisito de la antigüedad exigido en la normativa en vigor.



Además, como ya se ha expuesto, en 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*, que se encuentra en tramitación, se incluirá en una disposición adicional la posibilidad de establecer las excepciones a la antigüedad máxima de los vehículos establecidas en el artículo 10.1.e).

9. EVALUACIÓN EX POST

El proyecto normativo no se encuentra incluido en el Plan Normativo de la Legislatura 2021-2023 de la Comunidad de Madrid. La Dirección General proponente no considera que las previsiones incluidas el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post* ni, por tanto, incluir, conforme lo previsto en el artículo 7.4.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, la forma en la que deberían analizarse los resultados de la aplicación de la norma, ni los términos y plazos en que debería llevarse a cabo. Todo ello sin perjuicio de las observaciones que puedan realizarse en la tramitación administrativa del mismo.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

