

## MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO 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.

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
<b>Órgano proponente</b>	Dirección General de Transportes y Movilidad	<b>Fecha inicial:</b>	11 de mayo 2023
<b>Título de la norma</b>	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.		
<b>Tipo de memoria</b>	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
<b>Situación que se regula</b>	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.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	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 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.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	No se han considerado.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
<b>Tipo de norma</b>	Decreto		
<b>Estructura de la norma</b>	Contiene una parte expositiva, un artículo único, y dos disposiciones finales.		
<b>Informes a los que se somete el proyecto</b>	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.		



<p><b>Trámite de participación: audiencia e información públicas</b></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.</p> <p>Se realizará el trámite de audiencia e información públicas, si bien los plazos se reducirán a la mitad, al tratarse de una tramitación de urgencia contemplada en el artículo antes citado. El proyecto será publicado en el Portal de Transparencia.</p>	
<p><b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b></p>		
<p><b>Adecuación al orden de competencias</b></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><b>Impacto económico y presupuestario</b></p>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía en general</p>
	<p>En relación con la competencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</li> <li>□ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</li> <li>□ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</li> </ul>
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Supone una reducción de cargas administrativas.</li> <li>□ Incorpore nuevas cargas administrativas.</li> <li>■ No afecta a las cargas administrativas.</li> </ul>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid.</li> <li>■ No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid</li> <li>□ Implica un gasto.</li> <li>□ Implica un ingreso.</li> </ul>



	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
<b>Otras Consideraciones</b>	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.



Sin embargo, 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.

En definitiva, 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.

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, hicieron los pedidos de sus nuevos vehículos en el plazo en el que lo hubieran hecho antes de la pandemia, e incluso superior, y que, por circunstancias que no les son imputables, 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 límite el 31 de diciembre de 2023.

### **b) Adecuación de los principios de buena regulación**

En la elaboración del decreto 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 en 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 la situación de inseguridad económica que afecta al sector del taxi como consecuencia de los problemas surgidos en la fabricación de los vehículos que afecta a su suministro por las distintas marcas de vehículos, por los largos retrasos que hay en su entrega; 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 hasta que disponen de los nuevos, aun cuando aquellos cuenten con más de diez años de antigüedad 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, si bien estableciendo como límite la fecha de 31 de diciembre de 2023.

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.

Habida cuenta los numerosos trámites que requiere la aprobación del citado proyecto normativo, y 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 públicas en un plazo de siete días hábiles.

### **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 y ello, 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 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».

### 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 se dicta con plazo de vigencia hasta el 31 de diciembre de 2023, si bien, ante la indeterminación existente respecto de cuándo se habrán solucionado definitivamente los problemas de suministro de los vehículos, en la disposición final primera se habilita al titular de la consejería en materia de transporte para, mientras persistan los problemas en el sector de la automoción, dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para ajustar los plazos indicados en el artículo único a la realidad de los plazos de suministro de los vehículos.

### **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.

## **5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS**

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.

## **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.

### **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.

### **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.

## **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 habiendo 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.

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 públicas.**

El trámite de audiencia e información públicas 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

## **8.3. Informes**

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.

## IX. EVALUACIÓN EX POST

La Dirección General proponente no considera que las previsiones incluidas en el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*, 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

