

**MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO
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			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	28.12.2020
Título de la norma	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.		
Tipo de memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/>		Abreviada <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Dejar sin efecto hasta el día 31 de diciembre de 2021 lo dispuesto en la letra e) del apartado 1 del artículo 10 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.		
Objetivos que se persiguen	Que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi vigentes a la entrada en vigor del Decreto, puedan seguir adscritos a las licencias de autotaxi hasta el día 31 de diciembre de 2021, aun cuando hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación, a partir del día 1 de enero de 2021.		
Principales alternativas consideradas	No hay alternativas.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Decreto		
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, un artículo único y dos disposiciones finales.		



<p>Informes recabados</p>	<p>De la Oficina de Calidad Normativa, de las Secretarías Generales de las distintas Consejerías, Dirección General de Igualdad, Dirección General de Infancia, Familia y Natalidad, Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social y de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.</p>	
<p>Trámite de audiencia/Trámite de información pública</p>	<p>Se prescinde del trámite de consulta pública previa en virtud de la Instrucción 20 del Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban las Instrucciones generales de aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno.</p> <p>Se realizarán el trámite de audiencia al Comité Madrileño del Transporte por Carretera y el trámite de información pública, si bien los plazos se reducirán a la mitad al tratarse de una tramitación de la contemplada en la Instrucción 20 antes citada.</p>	
<p>ANÁLISIS DE IMPACTOS</p>		
<p>Adecuación al orden de competencias</p>	<p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial; en el mismo sentido la Ley 1/1938, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.</p> <p>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>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía general.</p>
	<p>En relación con la competencia</p>	<p>■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p>



		<input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input 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	



I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

Desde que el pasado 11 de marzo, la Organización Mundial de la Salud declarase pandemia internacional a la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 y la posterior declaración del estado de alarma del Gobierno de España, se han tenido que ir adoptando medidas drásticas y excepcionales dirigidas tanto a la contención de la enfermedad, como a paliar las consecuencias y efectos negativos que en el ámbito socioeconómico la situación está causando.

Así, en la Comunidad de Madrid, la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, dentro del ámbito de sus competencias ha ido adoptando en todo momento las indicaciones, recomendaciones e instrucciones dictadas la Consejería de Sanidad, para procurar que la prestación de los servicios se realicen en las mejores condiciones de seguridad para los ciudadanos. De hecho, desde el inicio de la pandemia y hasta la actualidad, se han tenido que adoptar numerosas medidas tendentes a limitar la movilidad de las personas.

Dada la grave situación existente, el transporte de viajeros en vehículo autotaxi ha sufrido una drástica reducción en su actividad que parece podría alargarse durante todo el año que viene, lo que hace preciso intentar minimizar el perjuicio económico que la crisis sanitaria está provocando a los titulares de las licencias de autotaxi de la Comunidad de Madrid, en su mayoría personas físicas dadas de alta en el régimen de autónomos.

El Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, establece, en la letra e), del apartado 1, del artículo 10, 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 es aplicable en todos los



ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, y que se contempla en las distintas Ordenanzas reguladoras del servicio de Taxi de los mismos.

Con el presente Decreto se pretende que los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi, aun cuando hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación, a partir del día 1 de enero de 2021, puedan seguir en su actividad hasta el día 31 de diciembre de 2021 para con ello procurar minimizar el impacto económico negativo que la crisis sanitaria está produciendo en el sector de viajeros en vehículo autotaxi e intentar favorecer una cierta recuperación económica a los que se encuentran en esta situación de forma que no tengan que renovar su vehículo hasta el año 2022, año en el que parece que habrá una reactivación efectiva de la economía en general.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

El decreto se adecua a los principios de buena regulación contenidos 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 a la situación de inseguridad económica sobrevenida derivada de la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID19.

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la norma proyectada contiene la regulación imprescindible a fin de evitar que en el año 2021 los titulares de las licencias de autotaxi tengan que renovar el vehículo al que las mismas estén adscritas por haber alcanzado la antigüedad de 10 años; y conforme al principio de seguridad jurídica, pues, se adecua al procedimiento previsto en la normativa vigente de aplicación, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, se adecúa al principio de eficacia ya que esta norma no conlleva cargas administrativas innecesarias.



c) Análisis de alternativas

En tanto en que se pretende dejar sin efecto, de forma temporal, una condición recogida en un decreto, no se ha contemplado ninguna otra alternativa.

d) Plan Anual Normativo

La norma proyectada no figura en el Plan Anual Normativo para el año 2020 al derivarse de una situación excepcional y sobrevenida posterior a la fecha de aprobación del mismo por Acuerdo de 27 de diciembre de 2019 del Consejo de Gobierno.

II. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollen íntegramente en su ámbito territorial, dicto la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos y su coordinación con los interurbanos realizados en su territorio.

El desarrollo reglamentario de la citada ley fue llevado a cabo mediante el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de aplicación a todos los transportes públicos urbanos de viajeros realizados en vehículos de turismo en el ámbito de la Comunidad de Madrid. En el artículo 10 del citado Reglamento se establecen los requisitos necesarios para la obtención de las licencias, contemplando que los *vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación.*

El proyecto de Decreto consta de una parte expositiva en la que se expone, además de los antecedentes, la motivación a la que obedece la aprobación de la norma y se justifica que la propuesta es coherente con los



principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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

El artículo único contempla dejar sin efecto la exigencia prevista en la letra e) del apartado 1 del artículo 10 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, de forma que a partir del día 1 de enero de 2021 y hasta el 31 de diciembre de 2021, los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi puedan continuar dedicados a su actividad aunque hayan alcanzado la antigüedad de 10 años, contada desde su primera matriculación.

La disposición final primera contempla que los municipios deberán aplicar lo previsto en la norma proyectada dejando sin efecto lo contemplado en sus Ordenanzas municipales y la disposición final segunda se refiere a la entrada en vigor de la norma.

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

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21 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 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.

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, debe considerarse que el proyecto de Decreto se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

IV. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

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

V. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL

1. Impacto por razón de género



De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, y teniendo en cuenta lo previsto en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, se entiende que el decreto que se propone es neutral desde el punto de vista de su impacto por razón de género, ya que no contiene ningún aspecto del que puedan derivarse consecuencias negativas o de discriminación.

Sin perjuicio de lo anterior se solicitará el preceptivo informe a la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad.

2. 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 y en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor se estima que la norma proyectada es neutral a este respecto.

Sin perjuicio de lo anterior será solicitado el preceptivo informe a la Dirección General de Infancia Familias y Natalidad de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad.

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

A la vista de lo dispuesto en 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 la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid, se entiende que la norma proyectada es neutral en materia de orientación sexual, identidad o expresión de género.



No obstante se recabará el preceptivo informe de la Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad.

VI. OTROS IMPACTOS

Impacto sobre la Unidad de Mercado

El decreto, por su contenido y ámbito de aplicación, no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.

No se prevén otros impactos.

VII. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

La Comunidad de Madrid no tiene normativa propia que regule el procedimiento de elaboración de los reglamentos por lo que, en virtud del artículo 33 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, resulta de aplicación de carácter supletorio la legislación estatal, en concreto, la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno ajustándose la tramitación del proyecto al procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general previsto en el artículo 26 de la citada ley, así como a las Instrucciones Generales para la aplicación en el ámbito de la Comunidad de Madrid del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno.

Por concurrir circunstancias sobrevenidas derivadas de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, la declaración del Estado de alarma, y las numerosas restricciones a la movilidad impuestas, que exigen la aprobación urgente de la norma, de conformidad con lo que se establece en el artículo



27.1.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, en relación con la Instrucción 20 de las citadas Instrucciones Generales, por Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 29 de diciembre de 2020 fue declarada la tramitación urgente 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.

La tramitación de urgencia conlleva prescindir del trámite de consulta pública previa prevista en el artículo en el artículo 26.2 de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, y en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y reducir los plazos de los demás trámites a la mitad.

Por tanto, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, por afectar a los derechos e intereses legítimos de las personas, la norma proyectada será sometida al correspondiente trámite de audiencia e información pública y del preceptivo informe del Comité Madrileño del Transporte, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 2/2005, de 20 de enero, aunque, como se decía, los plazos estarán reducidos a la mitad del que corresponda.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 279/2019, de 29 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Políticas Sociales, Familias, Igualdad y Natalidad, con carácter previo se han solicitado e incorporado al expediente los informes de:

- La Dirección General de Igualdad de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad, en virtud del artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres y 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- La Dirección General de la Infancia, Familias y Natalidad la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad, en virtud de la



disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.

- La Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social de la Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad, en virtud del 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 21.1 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.

Además, en la tramitación del proyecto se recabarán los siguientes informes:

- De la Oficina de Calidad Normativa en virtud de lo que se dispone en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- De las Secretarías Generales Técnicas de acuerdo con lo previsto en el artículo 26 de la citada Ley y en el artículo 35 del Reglamento de Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y sus Comisiones, aprobado por Real Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.
- De la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- De la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, 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.

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



VIII. NORMAS DEROGADAS

La norma proyectada no supone la derogación de ninguna norma, siendo su objeto el establecer 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

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

