

MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS, POR LA QUE SE REGULAN LAS PRUEBAS PARA EL EJERCICIO DE LA PROFESIÓN DE CONDUCTOR DE VEHÍCULOS DE ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	11 de noviembre 2024
Título de la norma	Proyecto de Orden de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se regulan las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid.		
Tipo de memoria	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>	Ejecutiva <input type="checkbox"/>	
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	El proyecto de Orden tiene por objeto regular las pruebas a las que alude el artículo 3.1f) del Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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 arrendamientos de vehículos con conductor.		
Objetivos que se persiguen	Se pretende establecer los requisitos de acceso a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor con el fin crear un marco normativo que garantice que la profesión de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid se desarrolle con las garantías de profesionalidad, seguridad para los usuarios y calidad necesarias.		
Principales alternativas consideradas	No se han considerado.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Orden de la consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras		
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, 15 artículos, 2 disposiciones Transitorias y dos disposiciones finales.		
Informes a los que se somete el proyecto	De la Oficina de Calidad Normativa; 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 Y de la Abogacía General		

<p>Trámite de participación: audiencia e información públicas</p>	<p>El proyecto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de disposiciones normativas de carácter general de la Comunidad de Madrid, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, ha sido sometido al trámite de consulta pública desde el 09/05/24 hasta el 30/05/2024 ambos incluidos.</p> <p>De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se realizarán los trámites de audiencia e información pública, mediante su publicación en el Portal de Transparencia.</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. 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>En virtud de los preceptos anteriores, la Comunidad de Madrid aprobó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y en desarrollo de la misma se dictó el Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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</p>	
<p>Impacto económico y presupuestario</p>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>El proyecto normativo tiene incidencia en la economía ya que establece los requisitos que han de cumplir los conductores de quieran ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor. Por tanto, se desarrollan las condiciones de ejercicio de una actividad económica como es la del transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor.</p>
<p>En relación con la competencia</p>	<p><input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>	
<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p><input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>	

	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<input checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid <input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input checked="" 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
Otras Consideraciones	Ninguna	

INTRODUCCIÓN

La presente Memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 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 de la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid, en la medida en que del proyecto normativo se derivan impactos económicos, presupuestarios y sobre las cargas administrativas.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

La Comunidad de Madrid, en aplicación de lo que se establece 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, aprobó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, modificada posteriormente por la Ley 5/2022, de junio y por la Ley 11/2023, de 12 de abril.

Con las citadas modificaciones se incorpora, en la normativa de la Comunidad de Madrid, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad de transporte discrecional de viajeros, permitiendo, además, a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en su territorio, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurrieran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor.

Mediante Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, 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 vehículo con conductor, estableciendo los requisitos de obtención y mantenimiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor así como las condiciones que han de cumplirse por las personas titulares de las autorizaciones en la prestación de los servicios urbanos en relación con los conductores, los vehículos y otras condiciones.

Por tanto, con la presente Orden, se pretende realizar el desarrollo normativo del Decreto 5/2024, de 10 de enero en cuanto a la determinación de la regulación necesaria para fijar el contenido y desarrollo de las pruebas que han de superar las personas que pretendan ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

En la elaboración del proyecto 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.

La norma responde a los principios de necesidad y eficacia, pues, con ella se realiza el desarrollo previsto en el artículo 3.1 f) del Decreto 5/2024, de 10 de enero, donde se establece que para poder ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid, deberá, entre otros requisitos, superar la prueba para valorar los conocimientos, que a tal efecto se establezca por la consejería competente en materia de transportes,

respondiendo al interés general de mejorar los servicios de transporte disponibles para los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, fijando sus condiciones de prestación y contribuyendo a la profesionalización del sector.

También se cumple con el principio de seguridad jurídica puesto que su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, ofreciendo certeza sobre el derecho de aplicación tanto a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en los servicios de carácter urbano que prestan como a los usuarios de este tipo de servicios.

Por otra parte, contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige y constituye la medida de menor incidencia, ajustándose así al principio de proporcionalidad, y al principio de transparencia, pues, en aplicación del mismo se da publicidad del proyecto normativo y se publicará 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.

Finalmente, se atiende al principio de eficiencia, toda vez que, aunque el proyecto establezca una serie de requisitos que deben cumplir las personas que quieran acceder a la condición de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, el propio proyecto también incluye unos regímenes transitorios en virtud de los cuales, los conductores que a la entrada en vigor de la norma, vinieran ejerciendo la actividad, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar las pruebas convocadas al efectos por el órgano competente. Asimismo, los conductores que vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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, estarán exentos de superar las pruebas.

c) Análisis de alternativas

La disposición final primera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, establece que el consejero competente en materia de transportes está habilitado para realizar el desarrollo normativo del artículo 3.1 f), por lo que este proyecto resulta la mejor alternativa.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

El proyecto se compone de una parte expositiva y una dispositiva integrada por 15 artículos, 2 disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.

El artículo 1 establece el objeto y ámbito de aplicación de la norma que, como ya se ha expuesto, tiene por objeto desarrollar el artículo 3.1 f) del Decreto 5/2024, de 10 de enero regulando las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid.

El artículo 2 regula la competencia para la realización de las pruebas, que en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, corresponde la competencia para la realización de las pruebas de acceso a la profesión de conductor de vehículos VTC, a la Dirección General de Transportes y Movilidad, dependiente de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

El artículo 3, en su apartado 1, establece que para adquirir la condición de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor se deberán cumplir los siguientes requisitos: estar en posesión del permiso de conducir de la clase B en vigor y con al menos dos años de antigüedad; no padecer enfermedad infecto-contagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de transporte con conductor o ponga en peligro la salud de los usuarios, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas ;no haber sido condenado por delitos contra la libertad sexual y/o estar inscritos en el Registro de delitos de naturaleza sexual y mientras conste en el mismo; no desempeñar simultáneamente otros trabajos que afecten a su capacidad física para la conducción o que repercutan negativamente sobre la seguridad vial y, por último superar la prueba descrita en la propia Orden.

En el apartado 2 se prevé que en el caso de que se produzcan modificaciones sustanciales respecto a la vigencia de los requisitos mencionados en el apartado anterior, el titular del permiso deberá comunicar dicha situación a la Dirección General de Transportes y Movilidad, así como a la empresa en el caso de que el titular del permiso figurase en plantilla desarrollando la actividad de conductor de VTC, pudiendo derivarse la pérdida definitiva del permiso de conductor VTC, quedando la Dirección General de Transportes y Movilidad habilitada para realizar cuantas comprobaciones

considere a los efectos de comprobar el cumplimiento de los requisitos establecidos.

El artículo 4 regula el contenido de las pruebas, señalando que el ejercicio estará dividido por cuatro módulos concretos, de acuerdo con el siguiente contenido:

-Conocimiento de la lengua castellana definiciones, refranes, conjugaciones, sinónimos, antónimos y similitudes;

-Conocimiento del medio físico; compuesto de conocimientos de sistemas de navegación, itinerarios y centros de interés o de mayor concurrencia. Se incluirán también en este módulo el conocimiento de los protocolos de calidad del aire de los diferentes municipios de la Comunidad de Madrid y el sistema de etiquetas medioambientales;

-Conocimiento de la accesibilidad y servicio público; compuesto de conocimientos sobre la atención al cliente, así como a usuarios con discapacidad, menores de edad y animales domésticos, conocimiento sobre la Ley 5/2018, de 21 de diciembre, de acceso al entorno de las personas con discapacidad acompañadas de perros de asistencia y conocimientos sobre primeros auxilios;

- Marco jurídico. Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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. Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre radicada en la Comunidad de Madrid. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos. Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

El artículo 5 regula la periodicidad de las pruebas señalando que se realizarán anualmente un mínimo de doce convocatorias de pruebas de acceso a la profesión de conductor de vehículos VTC, sin perjuicio de que, según establece el apartado 2, se realizarán tantas pruebas sean necesarias en función de la demanda existente en cada momento, con el objeto de que las

convocatorias se realicen de forma ágil y que no supongan una traba para el acceso a la profesión.

El artículo 6 se refiere a la Convocatoria de las pruebas, señalando que se publicarán en la página web de la Comunidad de Madrid.

El artículo 7 establece los requisitos para concurrir a las pruebas, debiendo presentar los interesados, la solicitud prevista en el anexo I de la Orden o la que se establezca por medios telemáticos a través de la página web de la Comunidad de Madrid. A la solicitud, se acompañará el justificante de pago de la tasa. El interesado, podrá delegar la presentación de la solicitud para concurrir en la prueba en un representante autorizado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.7 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En caso de que se produzca la delegación de la solicitud, se deberá presentar la solicitud recogida en el Anexo IV.

El artículo 8 regula la estructura del ejercicio que constará de un máximo de 60 preguntas tipo test con cuatro opciones de respuesta cada una, de las que únicamente una será la respuesta válida. Cada prueba será generada de forma automática por la aplicación que la Dirección General de Transportes y Movilidad determine para ello.

Para considerar superada la prueba, se ha de obtener un resultado suficiente en cada uno de los módulos de que está compuesta ya que la no superación de alguno de los módulos, supondrá el resultado de no apto, debiendo volver a realizarla en su totalidad incluyendo los módulos superados en anteriores convocatorias.

En el apartado 5 de este artículo 8 se establece que los aspirantes realizarán la prueba en la plataforma informática habilitada al efecto sin perjuicio de que puedan realizarse a través de otros formatos.

Por último, el apartado 6 se refiere a la calificación final de la prueba que será de apto o no apto sin numeración alguna. Pudiendo consultar el interesado los resultados a través de la plataforma informática habilitada al efecto o a través de la web de la Comunidad de Madrid.

El artículo 9 regula la calificación del ejercicio señalando las siguientes condiciones:

El módulo 1 estará compuesto de 12 preguntas y para su superación se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 6 preguntas.

El módulo 2 estará compuesto de 18 preguntas y para su superación se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 9 preguntas.

El módulo 3 estará compuesto de 18 preguntas y para su superación se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 9 preguntas.

El módulo 4 estará compuesto de 12 preguntas y para su superación se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 6 preguntas.

El apartado 4 de este artículo 9 señala que, tras la superación de la prueba, y una vez acreditado el cumplimiento de las condiciones del artículo 3, se expedirá en forma electrónica el permiso provisional de conductor de VTC, que tendrá una vigencia de hasta tres meses.

El apartado 5 señala que una vez validado el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 3, se otorgará el permiso de conductor definitivo, que tendrá un formato físico y/o electrónico, según se determine por la Dirección General de Transportes y Movilidad.

El artículo 10 regula el Tribunal de las pruebas y su composición, señalando que se creará un Tribunal ante el cual se podrá presentar reclamaciones derivadas de los resultados de la prueba. El apartado 2 señala que el tribunal estará formado por un presidente, un secretario y dos vocales, mientras que el apartado 3 establece que la Presidencia del Tribunal le corresponderá al director general de Transportes y Movilidad, y las dos vocalías corresponderán a quien a tal efecto se designe mediante Resolución del Director.

El artículo 11 regula las Convalidaciones. En el apartado 1 se establece que los profesionales que hayan obtenido el permiso de conductor de vehículos VTC en otra Comunidad Autónoma podrán convalidar dicho permiso en la Comunidad Autónoma de Madrid sin necesidad de realizar la prueba para su obtención. El apartado 2 establece que los conductores que ostenten un permiso municipal de autotaxi, podrán convalidarlo por un permiso de conductor de vehículos VTC. El apartado 3 establece la necesidad de que la convalidación, para que surta efectos, deberá inscribirse en el Registro de Conductores de vehículos VTC de la Comunidad de Madrid, una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.

El artículo 12 regula el Registro de conductores de VTC. El apartado 1 crea el Registro de Conductores de vehículos VTC que será dependiente de la Dirección General de Transportes y Movilidad y en el que deberán encontrarse inscritos los titulares del permiso de conductor VTC. En el apartado 2 señala los datos que se harán constar en el Registro: Nombre, apellido, nacionalidad y domicilio del titular del permiso, el número de su Documento Nacional de Identidad o, en su caso, el Número de Identidad de Extranjero; Fecha, lugar de nacimiento y sexo del titular de la autorización; Historial de pruebas para obtener el permiso de conductor de vehículos VTC; Permiso de conductor de vehículos VTC en vigor; Altas y bajas en las empresas en las que desarrolle actividad; Otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir. El

apartado 3 se refiere al tratamiento de los datos del Registro que deberán realizarse conforme lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

El artículo 13 tiene por objeto la regulación del Permiso de conductor de Vehículos VTC. El apartado 1 establece la necesidad de que los vehículos que presten servicios de arrendamiento con conductor únicamente podrán ser conducidos por personas que tengan permiso para ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor. El apartado 2 señala que el permiso deberá llevarse en un lugar visible y/o accesible al usuario siempre que se esté prestando servicio. El apartado 3 establece que la obtención del permiso definitivo está condicionada al pago de la tasa que establezca tasa de expedición que establezca la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid.

El artículo 14 regula la suspensión y pérdida de vigencia del permiso de conductor VTC. El apartado 1 señala que la vigencia del permiso de conductor se subordinará al mantenimiento de los requisitos exigidos para su obtención iniciándose el procedimiento de pérdida de vigencia por parte de la Dirección General de Transportes y Movilidad en caso de cumplirse los requisitos. El apartado 2 establece que, una vez declarada la pérdida de vigencia, la recuperación del permiso solo se producirá cuando vuelvan a concurrir los requisitos establecidos en esta Orden y así se acredite con la presentación del Anexo III. No será necesario realizar de nuevo la prueba salvo que la pérdida se derive de la falta de conocimientos exigidos. Además de lo anterior, se deberá acompañar al Anexo III el certificado de delitos de naturaleza sexual.

El artículo 15 tiene por objeto la regulación de la vigencia, renovación y recuperación del permiso de conductor de VTC, señalando en su apartado 1 que el permiso tendrá una vigencia de cinco años. El apartado 2 establece que, transcurrido el periodo de vigencia, el titular del permiso deberá solicitar su renovación abonando la correspondiente tasa y aportando la documentación requerida. El apartado 3 establece que la Comunidad de Madrid podrá habilitar sistemas de inteligencia artificial para acreditar los conocimientos de conductor.

La disposición transitoria primera determina que los conductores que a la entrada en vigor de esta Orden vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar las pruebas convocadas al efecto por el órgano competente. Durante el plazo de dieciocho meses establecido en el párrafo anterior, los conductores a los que se refiere el mismo, podrán continuar con su actividad de conductor de vehículos VTC y ser contratados para ese puesto hasta que puedan realizar la prueba descrita en esta Orden. No obstante, los conductores que, vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un

año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, , estarán exentos de superar las pruebas, debiendo acreditar ante el órgano competente para la expedición de las autorizaciones, figurar de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda. Tras su comprobación, se expedirá el correspondiente permiso de conductor, siempre que se cumplan el resto de requisitos previstos en el artículo 3. Transcurrido el plazo previsto en el primer párrafo, todos los vehículos de transporte con conductor deberán ir conducidos por conductores que se encuentren en posesión del permiso de conductor de vehículos VTC.

La disposición transitoria segunda regula la creación del Registro de Conductores al que alude el artículo 12, señalando que deberá realizarse en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la Orden.

La disposición final primera establece la habilitación a la Dirección General de Transportes y Movilidad para el desarrollo de la prueba en modo autoexamen, señalando que el sistema de gestión de autoexamen debe garantizar la identidad del aspirante y la realización personal de la prueba sin asistencia alguna.

La disposición final segunda establece la entrada en vigor de la Orden al día siguiente 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 norma 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 norma 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 vigencia indefinida, quedando sujeta a ulteriores cambios que hagan necesaria la actualización de su contenido y no supone derogación de ninguna otra norma.

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de Orden ya que mediante la misma se lleva a cabo el desarrollo de un Decreto, como es el 5/2024. Además la disposición final primera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, establece que el consejero competente en materia de transportes está habilitado para realizar el desarrollo normativo del artículo 3.1 f), por lo que el instrumento jurídico debe ser una orden.

3. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL ORDEN 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.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid fue modificada posteriormente por la Ley 5/2022, de junio y por la Ley 11/2023, de 12 de abril, incorporando en la normativa de la Comunidad de Madrid, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad de transporte discrecional de viajeros.

Posteriormente se dictó el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento con conductor que en su Disposición Final primera habilita al titular de la consejería competente en materia de Transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del artículo 3.1f).

En consecuencia y a la vista de las competencias indicadas anteriormente, debe considerarse que el proyecto normativo se ajusta al orden constitucional de competencias.

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

La aprobación de la norma que se proyecta comporta impacto en los ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.

Ello es debido a que en la norma se contempla que, para adquirir la condición de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, los interesados, además de cumplir una serie de requisitos, deben superar la prueba de descrita en la orden, por lo que para acceder a la misma, deberá abonar la tasa correspondiente. En este caso concreto, la tasa de aplicación será la correspondiente al epígrafe 2283 “Examen cualificación de conductores” por importe unitario de 31,38 euros, por lo que teniendo en cuenta que a fecha actual, existen 8.837 autorizaciones VTC, las cuales tienen como media 2 conductores, puesto que no tienen limitaciones horarias en el ejercicio de su actividad, resulta que, al menos, deberán superar la misma unos 17.674 conductores, lo que supondrá una recaudación por este concepto de 554.610,12 euros.

No obstante, el proyecto de Orden, en la Disposición Transitoria Primera establece que, los conductores que vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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, estarán exentos de superar las

pruebas por lo que es posible que la recaudación en este concepto pudiera ser menor en aplicación de la exención citada.

Además, el propio texto normativo, establece que, una vez superada la prueba establecida al efecto, y verificado el cumplimiento de los requisitos del artículo 3, se expida el correspondiente permiso de conductor de vehículo VTC definitivo condicionado al pago de la tasa por expedición, que en este supuesto será la correspondiente al epígrafe 2285 "Otorgamiento o renovación tarjetas de Conductor Profesional" por un importe unitario de 33,47 lo que supondrá una recaudación por ese concepto de 591.548,78 euros

En definitiva, el proyecto tendrá un impacto presupuestario inicial estimado en 1.146.158,9 euros. Además, dado que el permiso que se expida tiene una vigencia de cinco años, transcurrido este período, se obtendrán otros 591.548,78 euros adicionales.

b) Impacto económico

La regulación que se contiene en el proyecto normativo tiene impacto económico, en la medida en que a través de la misma, se desarrolla uno de los requisitos que se han de cumplir para el ejercicio de una actividad económica vinculada al transporte discrecional de viajeros de ámbito urbano, como es la necesidad de que sus conductores hayan obtenido el permiso de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor, profesionalizando de esta manera la totalidad del sector lo que redundará en la calidad y seguridad con la que se presta esta modalidad de transporte de viajeros.

Es por ello que esta regulación afecta al desarrollo de la propia actividad del transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor dado que, en el momento actual, por el volumen de autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid de esta clase (VTC), puede generar cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.

Por ello, este proyecto normativo desarrolla el ejercicio de una actividad que afecta directamente al sector de la automoción (fabricantes, concesionarios, repuestos) pero también a las compañías de seguros, empresas de renting y bancos, etc.

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

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:

Presentación electrónica de documentos: 4 €

Para la medición de las cargas administrativas que pueda suponer la aprobación del presente proyecto normativa, se han tenido en cuenta el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor residenciadas en la Comunidad de Madrid a la hora de elaboración de la presente MAIN que es de 8.837. Aunque, de conformidad con el artículo 2 d) del Decreto 5/2024, las empresas deberán contar, al menos, con un número de conductores igual o superior al 75 por ciento de las autorizaciones en alta, la realidad supone que cada vehículo adscrito a cada una de las autorizaciones tienen como media 2 conductores, ya que no existen limitaciones horarias en el ejercicio de su actividad, por lo que deberán presentarse a las pruebas establecidas en el proyecto de Orden, unos 17.674 conductores.

Artículo 7	Concepto	Coste	Población	Total
7.1	Presentación electrónica documentos	4	17.674	70.696
7.2	Presentación electrónica documentos	4	17.674	70.696
TOTAL	Presentación electrónica documentos	8	17.674	141.392

Por lo tanto, la exigencia de que los conductores deban superar una prueba específica para poder dedicarse profesionalmente a las tareas de conducción en el ámbito del arrendamiento de vehículo con conductor (VTC) en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, representa unas cargas para los interesados de 141.392 euros.

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.

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

7.1. Trámite de consulta pública.

De conformidad con lo establecido en los artículos 5.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública en el periodo comprendido entre el 09/05/2024 al 30/05/2024, ambos inclusive.

En el trámite de consulta pública han realizado aportaciones las siguientes personas físicas o jurídicas:

- **FREENOW.**

Proponen una serie de aportaciones relativas al contenido y criterios de las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor entre los que se encuentra la inclusión de módulos específicos relativos a:

- a) Marco jurídico y normativa objeto de las pruebas de acceso
- b) Emisiones, sostenibilidad y accesibilidad
- c) Lengua castellana

d) Planos, centros de interés e itinerarios

En el Proyecto normativo se incluyen todas las aportaciones, concretamente en el artículo 4 de la Orden que regula el contenido de las pruebas.

- **BOLT**

Realizan las siguientes propuestas:

- a) Asegurar un acceso fácil y accesible a la formación previa a la realización de la prueba correspondiente que deberá tener el carácter de libre.
- b) Agilizar el sistema de convocatorias para no generar cuellos de botella
- c) Implementación de un período de prueba para los nuevos conductores
- d) Conocimientos adaptados a la era digital.

En el proyecto normativo se encuentran previstas las aportaciones que figuran en los apartados a), b) y d) mientras que el apartado c) **no** ha sido incluido en el proyecto.

- **CABIFY ESPAÑA S.L**

Realizan las siguientes propuestas:

- a) Consideran que la orden debe desarrollarse en consonancia con los principios que inspiran la normativa y jurisprudencia comunitaria en el sentido de que los requisitos sean sencillos y no ir más allá de lo necesario.
- b) Impulsar la profesionalización del sector y el atractivo de la profesión de conductor.
- c) Facilitar el acceso a la profesión para que se generen más empleos y evitar el establecimiento de cuellos de botella.
- d) Diálogo social con los sindicatos y empresas para la puesta en marcha
- e) Que las pruebas o requerimientos respondan a criterios de carácter habilitante o referido a los conocimientos técnicos que debe reunir un profesional de su condición y no a contenidos memorísticos.
- f) Garantizar un número suficiente de convocatorias.
- g) Homologación de centros de evaluación y utilización de medios telemáticos para la superación de las pruebas y la mejora de la agilidad de los procesos.

En el proyecto normativo se incluyen todas las aportaciones realizadas.

- **PATRONALES DE LAS VTC ASEVAL MADRID Y UNAUTO VTC MADRID.**

Realizan las siguientes propuestas:

- a) Que el acceso a la profesión debe ser lo suficientemente sencillo, libre de requisitos obsoletos y centrados en la mejora de la calidad del servicio.
- b) Que la prueba se realice conforme a los siguientes criterios:

- 1.-que la preparación para dicha prueba pueda ser libre o en centros de formación de las propias empresas, asociaciones patronales o sindicatos de transporte

- 2.-que la periodicidad de la convocatoria de las pruebas sea de baja frecuencia temporal

- 3.- que el correcto manejo de los sistemas de navegación se ciña a la localización y lugares más importantes de la Comunidad de Madrid.

- 4.-Que en cuanto al uso del castellano no se exija certificados del tipo B, o superiores, toda vez que la superación de la prueba ya implica la correcta lectura y comprensión de las preguntas.

- 5.-Que la incorporación de conocimientos en materia de primeros auxilios sea de carácter muy básico.

- 6.-Que en relación al conocimiento básico del contenido del Reglamento y normas reguladoras de los servicios VTC, se formulen en formato tipo test.

- c) Que se recoja en la Orden un sistema de expedición del correspondiente permiso de conductor rápido y digital a fin de evitar burocracia y facilitar su control y portabilidad por parte de los conductores de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor.

En el proyecto normativo se incluyen todas las aportaciones realizadas.

8.2. 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.

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.

8.3 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

IX. EVALUACIÓN EX POST

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*, 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