

Ref. Informe 14/2022

Artículo 8.4 Decreto 52/2021

INFORME 14/2022 DE COORDINACIÓN Y CALIDAD NORMATIVA DE LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras ha remitido el anteproyecto de ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que, junto con su correspondiente memoria del análisis de impacto normativo (en adelante MAIN), somete, con fecha de 18 de febrero de 2022, a informe de coordinación y calidad normativa de esta Secretaría General Técnica, conforme a lo previsto en el artículo 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid (en adelante, Decreto 52/2021, de 24 de marzo) y el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, que le atribuye la competencia para la emisión de dicho informe.

En materia de procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en el ámbito de la Comunidad de Madrid, el mencionado Decreto 52/2021, de 24 de marzo, desarrolla las disposiciones específicas contenidas, especialmente, en la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, y en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, en lo que no se oponga a dicho decreto, es de aplicación el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 5 de marzo de 2019, por el que se aprueban las instrucciones generales para la aplicación del procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general.

De conformidad con lo anterior, y analizado el contenido del proyecto normativo referido y su correspondiente memoria, en cumplimiento de lo dispuesto en las citadas disposiciones legales y reglamentarias, se emite el siguiente informe de coordinación y calidad normativa:

1. OBJETO

En la ficha resumen ejecutivo de la MAIN se señalan que los objetivos perseguidos con la presente propuesta normativa son:

Incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran 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.

2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

2.1 Estructura.

El anteproyecto de ley que se recibe para informe consta de una parte expositiva, un artículo único y una disposición final única.

2.2 Contenido.

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

[...].

El proyecto normativo consta de una parte expositiva, un artículo único, con cuatro apartados, y una disposición final.

En el **apartado uno** se modifica el nombre del capítulo III, que pasa a denominarse Transporte de Viajeros en Vehículo de hasta 9 plazas, incluido el conductor, y se divide en dos secciones, una dedicada al Transporte de Viajeros en Vehículo de Turismo y la otra al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor.

El **apartado dos** añade, en la sección 2ª, titulada al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor, un artículo 14 ter con dos apartados. En el primero se regula la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyo ejercicio queda condicionado a la obtención de una autorización cuyos requisitos se dejan a un posterior desarrollo reglamentario, y se determina que no está sometida a tarifas administrativas, salvo las excepciones que se determinen reglamentariamente.

En el segundo se prevé que las autorizaciones puedan ser denegadas cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas. Los titulares de las autorizaciones, además, no podrán dejar de prestar servicios sin causa justificada.

El **apartado tres** se añade un artículo 14 quáter en la sección 2ª, titulada al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor, en el que se determina que la prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento se realizará por los titulares de las autorizaciones cumpliendo con los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.

En el **apartado cuatro** se añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, en la que se prevé que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes en el momento de la entrada en vigor de la modificación que se propone, y sólo estas, seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid, tras la finalización del plazo de las habilitaciones temporales contempladas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre. Por último, consta de una disposición final única en la que se dispone que la entrada en vigor será a día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

3. ANÁLISIS DEL PROYECTO

3.1. Rango de la propuesta normativa, congruencia de la iniciativa con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea.

El Estado, conforme al artículo 149.1. 21.^a de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva entre otras en materia de «[f]errocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; [...]».

En aras de tal competencia se dictó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, declaró nulos, entre otros, 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.

Por otro lado, el artículo 148.1. 5.^a de la Constitución Española señala que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de «[...] carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma [...]».

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, (en adelante, EACM) en su artículo 26.1.6. señala que tiene competencia exclusiva en materia de «[...] carreteras y caminos cuyo itinerario discurra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid [...]».

En el ejercicio de esta competencia se dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

La competencia del Consejo de Gobierno para la aprobación de anteproyectos de ley está prevista en el artículo 21.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

Se trata, por lo tanto, de un anteproyecto de ley para cuya aprobación es competente el Consejo de Gobierno. Puede afirmarse, sin perjuicio de las observaciones realizadas en el resto de este informe, que su rango, naturaleza y contenido, se adecúan al objeto regulado y a lo establecido en el ordenamiento jurídico, estatal y autonómico, vigente.

3.2. Principios de buena regulación.

El apartado II de la exposición de motivos contiene la debida referencia al cumplimiento de los principios de buena regulación conforme a lo establecido en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Como se indica al inicio de este informe, resulta de aplicación el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, por lo que la referencia a estos principios de buena regulación, ha de completarse con la cita del artículo 2 de este decreto, que se refiere a estos principios, pues se trata de un precepto de la legislación autonómica de desarrollo de legislación estatal mencionada.

3.3. Calidad técnica.

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

(i) Se sugiere, conforme a las normas de la RAE, escribir con letras los números que exigen para el empleo de tres o menos palabras en su escritura (<https://www.rae.es/dpd/n%C3%BAmeros>), sustituyendo, por lo tanto, «9» por «nueve» en el tercer párrafo de la tercera parte de la exposición de motivos, en el apartado uno del articulado y en el nuevo título del capítulo III.

(ii) Según las normas de la RAE la palabra «solo» y los pronombres demostrativos deben escribirse siempre sin tilde. (<https://www.rae.es/espanol-al-dia/el-adverbio-solo-y-los-pronombres-demostrativos-sin-tilde>). Por ello se sugiere eliminar la tilde de los pronombres demostrativos «aquéllas» y «éstas» empleados en la redacción propuesta al artículo 14 ter.2.

(iii) Conforme a las reglas de la RAE, debe escribirse «*quater*» sin acento y en cursiva. (<https://twitter.com/raeinforma/status/1057245554047156224?lang=es>).

(iv) En el último párrafo del apartado II de la exposición de motivos se sugiere sustituir las comillas británicas por las comillas latinas o españolas (Regla 54 de las Directrices, <https://www.rae.es/dpd/comillas>).

(v) En relación a la cita de normas, la regla 80 de las Directrices establece:

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

Por ello, debe utilizarse la cita completa del 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 de vehículos con conductor en el punto cuatro del artículo único que añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

Por otro lado, la utilización de la cita abreviada ha de ser la correcta en el penúltimo párrafo del apartado III de la exposición de motivos, debiendo sustituirse «[...] la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley, de 28 de septiembre [...]» por «[...] la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre [...]»

(vi) En relación a la cita de la normativa comunitaria y siguiendo la regla 78 de las Directrices, en el segundo párrafo de la exposición de motivos se sugiere sustituir «[...] la Directiva 2006/123/CE [...]» por «[...] Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior [...]».

(vii) Conforme a la regla 15 de las Directrices:

[...] si la parte expositiva de la disposición es larga, podrá dividirse en apartados, que se identificarán con números romanos centrados en el texto.

Se sugiere, por lo tanto, añadir el número romano «I» debajo y centrado en el texto tras las palabras «EXPOSICIÓN DE MOTIVOS».

(viii) El apartado uno del artículo único del anteproyecto establece:

Uno. Se modifica el nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor» y se divide en dos secciones con la siguiente denominación:

CAPITULO III

Transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

SECCIÓN 2.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR

Esta redacción actual no especifica los artículos que se incluyen dentro de las nuevas secciones, ni incluye el texto regulado dentro de las comillas que exige la regla 57 de las Directrices. Se sugiere, por ello, valorar subdividir el actual apartado Uno en los siguientes tres apartados:

Uno. Se modifica el nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor».

Dos. Se incorpora una nueva Sección 1ª al Capítulo III, que incluirá los artículos 9 a 14 Bis y tendrá la siguiente rúbrica:

«SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO»

Tres. Se incorpora una nueva Sección 2ª al Capítulo III, con la siguiente rúbrica y contenido:

**«SECCIÓN 2.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE
ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR**

Artículo 14 ter. *Arrendamiento de vehículos con conductor.*

1. La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, a los efectos de la legislación de los transportes por carretera, tendrá la consideración de transporte público discrecional de viajeros y sus precios no estarán sujetos a tarifas administrativas, siendo los precios libres, salvo las excepciones que se establezcan reglamentariamente.

La realización de servicios urbanos mediante esta modalidad de transporte en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, queda condicionada a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización para lo que deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

2. En todo caso, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas

Artículo 14 quater. *Prestación de servicios mediante arrendamiento de vehículos con conductor.*

La prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento de vehículos con conductor se realizará por los titulares de las autorizaciones cumpliendo los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente».

De atenderse esta sugerencia podrían eliminarse, por devenir innecesarias, las referencias a que los artículos 14 ter y 14 quater se ubican «en la Sección 2ª del Capítulo III».

(ix) Sin perjuicio de lo sugerido en el párrafo anterior, en cualquier caso, frente al formato de la redacción actual, debe destacarse tipográficamente mediante su sangrado el texto de regulación de los apartados Dos, Tres y Cuatro.

(x) El anteproyecto de ley añade una disposición adicional cuarta a la Ley 16/1987, de 30 de julio, con el siguiente contenido:

Disposición adicional cuarta. *Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid.*

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Desde un punto de vista tipográfico, conforma a la regla 29 de las Directrices, debe escribirse en cursiva todo el título de la disposición (en la redacción actual, la A mayúscula con la que se inicia la palabra «Autorizaciones» no está en cursiva).

En esta disposición, como se ha apuntado más arriba y conforme a la regla 80 de las Directrices, debe también citarse de forma completa 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, al ser la primera vez que es citada en el articulado.

(xi) El artículo 91.1.segundo párrafo de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), establece que «las autorizaciones [...] de arrendamiento de vehículos con conductor [VTC], [...] habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros», con la única excepción establecida por la disposición transitoria única Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, que establece un periodo de cuatro años (ampliable por otros dos) como indemnización para las licencias ya adquiridas con carácter urbano.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 105/2018, de 4 de octubre de 2018 reitera la competencia del Estado para regular el arrendamiento de vehículos con conductor por su impacto en el sistema nacional de transporte y la plena vinculación de las Comunidades Autónomas al contenido de la LOTT y su reglamento de desarrollo, el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, RLOTT).

El anteproyecto de ley, en el artículo 14 ter.2 y en la disposición adicional cuarta, respecto a las autorizaciones prorrogadas en virtud del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, se habilita expresamente a los titulares de licencias VTC a realizar transporte urbano.

Para mejorar la motivación del anteproyecto se sugiere, tanto en la exposición de motivos como en la MAIN, introducir una justificación expresa de la compatibilidad de este aspecto del anteproyecto con la normativa estatal.

(xii) La disposición final única dispone que la entrada en vigor se producirá «[...] el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

Ello es compatible con lo establecido en el artículo 40.1 EACM, que establece que:

1. Las leyes aprobadas por la Asamblea serán promulgadas en nombre del Rey por el Presidente de la Comunidad, que ordenará su publicación en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" y en el "Boletín Oficial del Estado", entrando en vigor al día siguiente de su publicación en aquél, salvo que en las mismas se disponga otra cosa.

Se sugiere la supresión de esta disposición final única, por innecesario y reiterativo respecto a lo dispuesto en el citado precepto del EACM, del inciso final «siendo también publicada en el Boletín Oficial del Estado».

4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

4.1 Contenido.

Se trata una MAIN extendida y su contenido se adapta, en líneas generales, a las exigencias del artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, así como al Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 5 de marzo de 2019, por el que se aprueban las instrucciones generales para la aplicación del procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general, en lo que no se oponga a dicho decreto. La MAIN incluye cumplimentada una ficha de resumen ejecutivo.

Respecto del contenido y la estructura de la MAIN conviene realizar las siguientes observaciones:

(i) Tanto en la ficha de resumen ejecutivo como en el cuerpo de la MAIN, conforme a lo establecido en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se indica que se trata de una memoria extendida.

La MAIN extendida procede, conforme a lo previsto en el artículo 7 del decreto mencionado, cuando la norma proyectada tenga un impacto relevante de carácter económico, presupuestario, social, sobre cargas administrativas o cualquier otro, por lo que se sugiere sustituir en el título «MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL ANTEPROYECTO DE LEY [...]» por «MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL ANTEPROYECTO DE LEY [...]».

(ii) Se sugiere incluir en el apartado 1.a) de la MAIN «Fines y objetivos» los elementos adicionales de justificación y motivación a los que se ha hecho referencia en el punto 3.3. (xi) de este informe.

(iii) El apartado 1.b) de la MAIN justifica la adecuación del proyecto normativo a los principios de buena regulación, remitiéndonos a lo ya señalado al respecto en el apartado 3.2 de este informe.

(iv) Dentro del apartado 1.c), referente al análisis de las alternativas se afirma que:

No cabe alternativa posible, ya que se trata de contemplar normativamente la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor como transporte discrecional de viajeros mediante su incorporación en una ley ya existente, la Ley 20/1997, de 27 de noviembre [...].

(v) En el apartado 1. d) de la MAIN se indica que la norma proyectada está recogida en el Plan Normativo para la XII Legislatura (2021-2023) aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021.

(vi) El apartado 4. a) de la MAIN indica que la aprobación de la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no comporta ningún impacto en los gastos e ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.

(vii) El apartado 4. b) de la MAIN analiza el impacto económico del anteproyecto de ley señalando que:

La regulación que se contiene en el proyecto normativo tiene impacto económico en la medida que se incorpora una actividad económica vinculada al transporte de viajeros

cuyo ámbito de actuación mayoritario se circunscribe en la actualidad a núcleos urbanos que, en el caso de la Comunidad de Madrid, se refiere a la ciudad de Madrid.

Hay que destacar que esta actividad en el momento actual por el volumen de autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid de esta clase, puede generar cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.

A la fecha de elaboración de la presente MAIN, de acuerdo con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, existen 1.376 empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de las destaca que 854 cuentan con una autorización, 183 empresas son titulares de dos autorizaciones, 71 de tres autorizaciones, 105 de entre seis a diez autorizaciones, 34 con entre 21 a 40 autorizaciones, una empresa con entre 151 y 200 autorizaciones, 2 con entre 201 a 300 autorizaciones y una con entre 801 y 1000 autorizaciones, suponiendo el total 8.425 autorizaciones en alta y otras 508 en situación de estarlo cuando los titulares acrediten el cumplimiento de los requisitos antes de su visado.

Esta distribución es importante ya que las empresas con mayor número de autorizaciones son las que cuentan con mayor número de conductores, a lo que hay que añadir que no tienen fijado un tiempo máximo diario de trabajo, como ocurre en el sector del taxi, y, dado el uso al que someten los vehículos, son las que renuevan los vehículos en un menor plazo de tiempo, ya que el tiempo máximo en que los vehículos podrán estar dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor será de 10 años.

Es decir, la antigüedad de los vehículos de las empresas con una sola autorización es mayor que las que cuentan con más autorizaciones.

De acuerdo con la normativa en vigor, las empresas podrán disponer de los vehículos a los que pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario que, en su caso. Por ello, se trata 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.

Teniendo en cuenta que, en la actualidad un porcentaje muy elevado de la actividad de arrendamiento con conductor se realiza en el ámbito urbano, el limitar la actividad al ámbito interurbano implicaría, en la práctica, la eliminación de esta actividad, con las consecuencias económicas que ello conllevaría para los sectores a los que afecta, así como la reducción drástica de los empleos que con la misma se generan.

En la ficha de resumen ejecutivo se indica que:

Se posibilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor a que puedan seguir realizando transporte urbano a partir de octubre de 2022, una actividad económica

con incidencia en el sector de la automoción, fabricantes y concesionarios de vehículos y que genera cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.

(viii) El apartado 5 «DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS» establece que:

El proyecto de decreto no conlleva cargas administrativas, pues, viene a establecer la regulación imprescindible para incorporar la actividad de arrendamiento con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid, habilitando a los titulares de los vehículos con autorización VTC-nacional a seguir realizando transporte urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En este párrafo se ha de subsanar la referencia que se hace a un «proyecto de decreto», debiendo sustituirse por la correcta al «anteproyecto de ley».

(ix) Los impactos de carácter social se incluye en el punto 6 en los apartados a), b) y c) de la MAIN, señalando que se recabarán los informes de los órganos competentes de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social referidos al impacto por razón de género, al impacto sobre a familia, infancia y adolescencia, y el referido a la orientación sexual, identidad o expresión de género.

(x) El impacto sobre la unidad de mercado y la competencia se analiza en el apartado d) del punto 6 de la MAIN señalando que 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.

4.2 Tramitación.

En el apartado 7 de la MAIN se recogen los aspectos más relevantes de la tramitación del anteproyecto de ley.

Se señala, en primer lugar, que, mediante Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de 16 de febrero de 2022, se acordó la tramitación urgente del procedimiento de elaboración del anteproyecto, justificando esta declaración en que:

[...] teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, pues, a partir de octubre de 2022, las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, y teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica de los afectados por la normativa en la materia, [...].

Esta declaración de urgencia, se ha realizado con posterioridad a la celebración del trámite de consulta pública previa, cuya celebración de conformidad con lo establecido en el artículo 5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo y tuvo lugar entre los días 13 al 17 de febrero de 2021, incorporando el apartado 7.2 de la MAIN las observaciones recibidas y la forma en que estas han quedado (o no) reflejadas en el texto del anteproyecto.

Por otro lado, en el apartado 7.3 se confirma que se realizará el trámite de audiencia e información públicas durante un plazo de 7 días hábiles, al haberse acordado la tramitación urgente del anteproyecto de ley y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

En el apartado 7.4 se relacionan los informes que se solicitarán en su tramitación:

Se recabarán los siguientes informes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.
- Observaciones de las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías, de conformidad con el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.
- Informes de impacto de carácter social, en el sentido señalado en el apartado 6 de esta MAIN.

- Informe del Consejo de Consumo, de acuerdo con el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.
- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el 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.
- 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.
- De la Abogacía General, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

Los trámites a realizar en la tramitación de un proyecto normativo dependen de su naturaleza y contenido. En este caso se trata de un proyecto de ley respecto del cual todos los informes y trámites que se enumeran se consideran adecuados y preceptivos.

Se considera adecuado recordar, en cualquier caso, que al referirse a la solicitud de informes a las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías de la Comunidad de Madrid, debe citarse también el artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado mediante el Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.

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

Finalmente, conviene recordar que el presente informe no es vinculante, si bien, en el caso de que las recomendaciones u observaciones contenidas en el presente informe no hayan sido aceptadas, debe incluirse de manera específica en la MAIN, como

adecuada justificación de la oportunidad y acierto del criterio adoptado (artículos 6.1.a) y 7.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo), las razones que motiven dicho rechazo.

EL ASESOR TÉCNICO DE LA OFICINA
DE CALIDAD NORMATIVA

Fdo.: Juan Quereda Sabater

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Fdo.: Manuel Galán Rivas