

MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL ANTEPROYECTO DE LEY POR LA SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha:	26 abril 2022
Título de la norma	Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.		
Tipo de memoria	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Modificación de una norma con rango de ley para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de Comunidad de Madrid como una modalidad de transporte de viajeros habilitando a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano a partir de octubre de 2022.		
Objetivos que se persiguen	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		



Principales alternativas consideradas	No se han considerado.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Ley
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva y un artículo único con siete apartados y dos disposiciones finales.
Informes	<ul style="list-style-type: none"> - Informe de coordinación y calidad normativa. - Informe de la Dirección General de Igualdad sobre el impacto por razón de género y el impacto, sobre la orientación sexual e identidad y expresión de género. - Informe de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, sobre el impacto en la familia, infancia y adolescencia. - De las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías. - De la de la Secretaría General Técnica de Transportes e Infraestructuras. - Del Consejo de Consumo. - Del Comité Madrileño de Transporte por Carretera. - De la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.
Trámite de consulta pública previa	<p>El proyecto fue sometido a información pública entre las fechas 13/02/2021 al 27/02/2021.</p> <p>Si bien, por Orden de 16 de febrero de 2022 del Consejero de Transportes e Infraestructuras, se ha declarado su tramitación por urgencia.</p>
Trámite de audiencia e información públicas	Mediante Resolución de 14 de marzo de 2022 de la Dirección General de Transportes y Movilidad se sometió el anteproyecto de ley al trámite de audiencia e información públicas por un plazo de siete días mediante su publicación en el Portal de Transparencia entre las fechas 16 de marzo y 24 de marzo de 2022, ambos inclusive.
ANÁLISIS DE IMPACTOS	



<p>Adecuación al orden de competencias</p>	<p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial; asimismo, el artículo 21.d) la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.</p>	
<p>Impacto económico y presupuestario</p>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>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.</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 type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p><input checked="" 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 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	

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 las Instrucciones Generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, en lo que no se opone al decreto.



1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

El artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, otorga al Estado competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones, mediante 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, en las comunidades autónomas.

La finalidad de la citada delegación de competencias era el establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado y evitar disfunciones territoriales, por la aplicación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en las distintas comunidades autónomas.

Mediante la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, fueron declarados nulos los artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, referidos al transporte urbano de viajeros, así como el párrafo 2 del artículo 2, por considerar que la regulación que hacía el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial.

Por ello, al objeto de evitar el vacío normativo, la Comunidad de Madrid, al amparo de 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, dictó 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, no contempla en su regulación la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, ya que hasta la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (es decir, a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE), dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos producidos en las normas estatales en relación a la materia de arrendamiento con conductor, 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, determina que las autorizaciones de transportes de



arrendamiento con conductor de ámbito nacional, que antes habilitaban para realizar transporte urbano e interurbano, pasan a habilitar para realizar exclusivamente transporte interurbano.

Sin perjuicio de lo anterior, de acuerdo con la disposición transitoria única del mismo, durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, los titulares de este tipo de autorizaciones podrían continuar prestando a su amparo servicios de ámbito urbano; plazo ampliable, de forma excepcional, dos años más, contados a partir del periodo del plazo de cuatro años, como indemnización compensatoria, cuando se acredite que la inversión realizada supera los cuatro años.

Por tanto, en caso de que por la Comunidad de Madrid no se estableciera una regulación al efecto, a la finalización de los plazos indicados, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrían seguir prestando servicios urbanos, y solo podrían realizar servicios de carácter interurbano.

El anteproyecto que se propone es compatible con la normativa estatal en la materia ya que la regulación en el mismo se contiene respeta las competencias estatales y viene a completar la normativa de la Comunidad de Madrid respecto de los transportes discrecionales de viajeros incorporando la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

De conformidad con el artículo 91.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio salvo las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros y la regulación que se propone posibilita, en ejercicio de las competencias propias de la Comunidad de Madrid, la realización de servicios urbanos en esta modalidad de transporte en su ámbito territorial, si bien la condicionada a la obtención de la preceptiva autorización, dejando para un desarrollo normativo posterior los requisitos que se deberán cumplir para su obtención.

La citada autorización podrá ser denegada cuando se incumpla la proporción 1 autorización de VTC por cada 30 de vehículos taxi; proporción muy superada en la actualidad ya que se tiene en cuenta las autorizaciones VTC de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la norma, a las que se les autorice para realizar transporte urbano, siempre que cumplan los requisitos, pero permitiendo que continúen realizando transporte urbano hasta el momento en el que tengan que proceder a acreditar su cumplimiento.



Por tanto, tras la finalización de los periodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, las empresas titulares de autorizaciones arrendamiento con de vehículos con conductor VTC-nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid y existentes, realizarán los transportes interurbanos al amparo de esta autorización debiendo cumplir, por tanto, la normativa estatal en la materia y, además, podrán realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, cuando cumplan lo previsto en la norma que se propone.

De acuerdo con los datos del Registro de Empresas y Actividades de Transporte, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la fecha de elaboración de esta memoria existen en la Comunidad de Madrid 8.425 autorizaciones VTC-nacional en alta y 508 en baja recuperable.

A fecha de la actualización de esta MAIN el número de autorizaciones VTC-nacional en alta es de 8.409 y en baja recuperable 524.

Una autorización de transporte está en baja recuperable cuando, de acuerdo a lo previsto en el artículo 52 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, está en suspenso por haber constatado la Administración el incumplimiento de alguna de las condiciones exigidas en el artículo 43, y, si el incumplimiento que da lugar a la suspensión no se subsana con anterioridad a la finalización del más próximo visado, la autorización perderá validez sin necesidad de una declaración expresa por parte de la Administración (artículo 51.1).

El visado de las autorizaciones es la comprobación que se hace bienalmente para verificar que las empresas cumplen los requisitos y condiciones para el mantenimiento de las autorizaciones; se realiza conforme el calendario previsto por la Dirección General de Transporte Terrestre, del Ministerio de Transporte de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de fecha 3 de diciembre de 2018, si bien con motivo del COVID-19, el visado de las autorizaciones previsto para el año pasado 2020 (autorizaciones de transporte de mercancías) fue pospuesto para el año 2021, y el de las autorizaciones para el transporte de viajeros, entre las que se encuentran las de la clase VTC, para el año 2022.

En definitiva, las autorizaciones VTC que se encuentren en baja recuperable y cuyos titulares no procedan a su visado en 2022, perderán su validez de forma definitiva.

La actividad de arrendamiento de vehículo con conductor en la Comunidad de Madrid, constituida por 8.425 autorizaciones en alta y otras 508 en situación de estarlo (a fecha de la actualización de esta MAIN el número de autorizaciones VTC-nacional en alta es de 8.409 y en baja recuperable 524), constituye una modalidad de transporte de viajeros que coexiste e interactúa en el mismo segmento de mercado que la modalidad de transporte en vehículo taxi.



Ambas modalidades atienden la demanda de servicios que les realizan los ciudadanos a los que les corresponde elegir mediante que modalidad quieren realizar sus desplazamientos y para ello la Administración tiene que adoptar las medidas necesarias para que aquéllos tengan todas las opciones de entre las existentes, por lo que se precisa establecer la regulación necesaria para que los vehículos con VTC puedan seguir realizando servicios urbanos una vez finalicen los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 30 de julio, y así los ciudadanos que quieran realizar sus desplazamientos urbanos en esta modalidad de transportes tengan esa opción.

En consecuencia, para alcanzar el objetivo anterior, se hace preciso llevar a cabo una modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y la propuesta proyectada contiene la regulación imprescindible para incorporar en la normativa de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, determinando su marco jurídico, dejando a un desarrollo normativo posterior todos los requisitos y condiciones exigibles para su ejercicio, habilitando a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la modificación, y solo a éstas, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano, en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a partir de la fecha en que, de acuerdo con lo que se establece en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, solo puedan realizar servicios de carácter interurbano.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

El proyecto normativo 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 y 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.

Se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda es la de incorporar en el marco normativo de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su ámbito territorial, a las autorizaciones de la clase VTC de ámbito nacional existentes, y solo a éstas, a la entrada en vigor de la modificación que se proyecta, una vez finalizados los plazos temporales establecidos por la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En virtud del principio de proporcionalidad, se contiene la regulación imprescindible para conseguir el interés general mencionado el principio de seguridad jurídica queda salvaguardado habida cuenta que con la modificación



se ofrece certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, expedidas por el órgano de la continuidad en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como que se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y comunitario.

También se adecúa al principio de eficiencia, puesto que la norma no conlleva cargas administrativas innecesarias, y al principio de transparencia, en la medida en que los potenciales afectados por la regulación tendrán la posibilidad de tener una participación activa en su elaboración celebrándose el trámite de audiencia e información públicas, dándose publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid y con su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

c) Análisis de alternativas

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, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango legal y no establecer regulación alguna no parece razonable.

d) Plan Normativo

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 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, la modificación que se propone se encuentra prevista en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollan íntegramente en su ámbito territorial, dictó 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 ámbito territorial y con este proyecto normativo se pretende completar la regulación de los transportes de viajeros de carácter urbano incorporando la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor.



El proyecto normativo, finalmente, consta de una parte expositiva, un artículo único, con siete apartados, y dos disposiciones finales.

Respecto del artículo único:

En el **apartado uno** se modifica el nombre del capítulo III, que pasa a denominarse Transporte de Viajeros en Vehículo de hasta nueve plazas, incluido el conductor.

El **apartado dos** 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**»

El **apartado tres** incorpora una nueva Sección 2ª al Capítulo III, que incluirá los artículos 14 ter y 14 quater, con la siguiente rúbrica y contenido: «**SECCIÓN 2.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR**».

El **apartado cuatro** añade el artículo 14 ter por el que se incorpora la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyos precios no estarán sujetos a tarifas administrativas; condiciona la realización de los servicios urbanos a la obtención de la correspondiente autorización y establece que esta podrá ser denegada 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 aquellas por cada treinta de estas.

En el **apartado cinco**, se añade un artículo 14 quater, referido a la prestación de los servicios mediante arrendamiento con conductor, se establece la realización de los mismos deberá cumplir los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente en relación con los titulares de las autorizaciones, los vehículos y sus conductores.

En el **apartado seis** se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 16, referido a Infracciones y sanciones para prever que en el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente ley **excepto las disposiciones sancionadoras en materia de arrendamiento con conductor introducidas por la 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 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 que no serán de aplicación

En el **apartado siete** 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 para solo 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. Sin perjuicio de ello, deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente, en virtud de lo previsto en el artículo 14 ter.1 de la presente ley, quedando autorizadas para la realización de este tipo transporte hasta ese momento.

Por último, dos disposiciones finales para establecer que su desarrollo reglamentario se llevará a cabo al año de ser aprobada y publicada, la primera, y para determinar que su entrada en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», la segunda.

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

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

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

c) Vigencia de la norma

La presente propuesta normativa se dicta con una vigencia indefinida, quedando sujeta a ulteriores cambios que hagan necesaria la actualización de su contenido y no supone la derogación de norma alguna.

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de ley ya que viene a modificar una ley preexistente de la Comunidad de Madrid, por lo que el instrumento por el que se modifique debe tener el mismo rango legal.



3. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA A LA 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, la Comunidad de Madrid promulgó 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 proyecto normativo propuesto viene a completar la regulación del transporte urbano realizado en la Comunidad de Madrid en la citada ley mediante la ordenación de los servicios de transporte prestados con vehículos destinados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Le corresponde al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid la aprobación del anteproyecto de ley, que será remitida a la Asamblea, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, del Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

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

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario



La aprobación de esta modificación legal no comporta ningún impacto en los gastos e ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.

b) Impacto económico

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.

A la fecha de actualización de esta memoria se mantienen los datos obrantes en el citado registro, en el momento de elaboración de la presente MAIN.

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.

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El anteproyecto de ley 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 sentido, si bien la norma que se propone, en el artículo 14.ter.1 condiciona la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a que sus titulares estén en posesión de la correspondiente autorización, en el apartado 2 del mismo artículo se dispone que 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.

Por tanto, teniendo en cuenta las autorizaciones de la clase VT, a fecha de elaboración de esta MAIN, es de 15.772 y que el de VTC es de 8.425 (a fecha de actualización de la memoria 15.388 y 8.405, respectivamente), la proporción se encuentra muy superada, por lo que, hasta que la misma no alcanzase los valores de 1 a 30 no podrían otorgarse autorizaciones de las reguladas en el artículo 14 ter y por ello, se entiende que la norma no conlleva cargas administrativas no teniendo certeza de cuando las mismas vayan a poder otorgarse teniendo en cuenta la proporción descrita, por lo que no procede hacer una medición de cargas que no se sabe si van a producirse y, en su caso, cuándo.

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL Y OTROS IMPACTOS



a) 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 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, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

Mediante informe emitido en fecha 21 de febrero de 2022, la Dirección General de Igualdad indica que no se prevé que la disposición propuesta tenga impacto por razón de género y que, por tanto, incida en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.

b) Impacto de la norma sobre 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 que, mediante informe de fecha 22 de febrero de 2022, informa que examinado el contenido de la norma se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

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

De acuerdo con lo que se dispone en el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid y en la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBIfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid es preciso recabar el informe de análisis de dicho impacto.



La emisión del informe por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, de acuerdo con el artículo 13.2.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad que, mediante escrito de fecha 21 de febrero de 2022, informa que analizado el anteproyecto de ley proyectado se aprecia un impacto nulo por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

d) Otros Impactos

Impacto sobre la unidad de mercado y la competencia

El proyecto normativo, por su contenido y ámbito de aplicación, no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional, ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), sin perjuicio de someter el ejercicio de la actividad a la obtención de una autorización.

Como se expone en la parte expositiva de la propia Ley:

*«La autorización es el instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en los casos donde existe una limitación del número de operadores del mercado por.....la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, incluidos aquellos cuya prestación necesita la utilización del dominio público o porque se trate de servicios que puedan poner en riesgo su adecuada prestación, **como sucede por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor...**, que se consideran incluidas en la previsiones del artículo 17.1 de esta ley».*

Lo cierto es que aunque se trata de la parte expositiva que antecede a la normativa, pero no por ello carece de importancia ya que puede ser considerada como una fuente a utilizar por el órgano jurisdiccional a la hora de interpretar el sentido o finalidad que el legislador pretendía cuando dictó la norma.

Por otra parte, el artículo 17.1 prevé la posibilidad de establecer la exigencia de una autorización cuando concurren los principios de necesidad y proporcionalidad, y se considera que concurren estos principios pues en el apartado c) se expone:

«...c) Cuando la escasez de recursos naturales, la utilización de dominio público.....o en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado».



Como se observa, en este apartado se reproduce literalmente lo expuesto en la parte expositiva, en la que, además, cita de forma expresa, a modo de ejemplo, para que se interprete en el sentido que el legislador buscaba, que es el supuesto que ocurre con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor. Además, el principio de eficacia en todo el territorio nacional, establecido en el artículo 20, para todas las actuaciones administrativas, queda excluido, según su apartado 4, «*cuando el número de operadores económicos en un lugar del territorio sea limitado en función de los servicios públicos sometidos a tarifas reguladas*».

En definitiva, teniendo en cuenta lo que antecede, se entiende que la exigencia de contar con una autorización para el ejercicio la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor es conforme a lo dispuesto en la LGUM, por concurrir los principios de necesidad y proporcionalidad, conforme lo que se prevé en el artículo 17.1c) de la misma.

En el proyecto normativo que se propone, el arrendamiento de vehículos con conductor, queda encuadrado como una modalidad del transporte discrecional de viajeros cuyo ejercicio está condicionado a la obtención de una autorización cuya obtención queda sujeta al cumplimiento de los requisitos que se establezcan reglamentariamente. Respecto de las VTC-nacionales existentes a la entrada en vigor del proyecto, para poder realizar servicios de carácter urbano se prevé que deberán cumplir los que se establezcan reglamentariamente.

En relación a si el anteproyecto pudiera tener efectos sobre la competencia en relación a otras modalidades de transporte de viajeros prestados en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, cabe destacar que la modalidad de transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor opera en el mismo segmento de mercado que el transporte de viajeros en vehículos taxi.

En la modificación que se proyecta se establece, al igual que se venía recogiendo en la normativa estatal, que «*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*».

Esta limitación cuantitativa a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, tiene su origen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres que en el artículo 48.2 prevé «*.... cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a*



limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte urbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor».

Y, en el apartado 3 del citado artículo, se prevé que, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas, permitiendo que las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, puedan modificar la regla de proporcionalidad, siempre que sea más restrictiva.

Esta regla se mantiene en la norma proyectada, si bien cabe destacar que, con las autorizaciones de arrendamiento con conductor que la Comunidad de Madrid, al igual que ha ocurrido en el resto de las comunidades autónomas, ha tenido que otorgar por el vacío normativo producido en la normativa estatal en el que no operaba esta proporción, motivo por el cual en el momento actual se encuentra muy superada.

El mantenimiento de la citada proporcionalidad viene determinada para procurar mantener un adecuado equilibrio entre la oferta de las modalidades de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor y de transporte de viajeros en taxi.

Ello es debido a que para el ejercicio de la actividad de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, taxi, se precisan dos títulos habilitantes, la licencia municipal de autotaxi y la autorización de transporte interurbano (autorización VT), para la de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor sólo se precisa contar con ésta última (autorización VTC).

La licencia de autotaxi es otorgada por los ayuntamientos o entes competentes en el ámbito territorial en que haya de llevarse a cabo la actividad y es a ellos a los que les corresponde la decisión del número de licencias de taxi en función de múltiples factores y el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano corresponde al órgano autonómico competente en materia de transporte, por delegación de la Administración del Estado, y está condicionado a la posesión de la licencia municipal.

Las restricciones de las licencias de taxi establecidas por la administración local competente permite tomar la iniciativa respecto de la ordenación de la actividad de este tipo de transporte en su ámbito territorial pero debe ejercerse



bajo la concurrencia de las circunstancias y presupuestos exigidos por la norma que deberán quedar suficientemente acreditados en el oportuno expediente administrativo (STS de 21 de mayo de 2007).

En base a lo anterior, dadas las limitaciones expuestas y, con el objeto de mantener un adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte se mantiene la citada proporción de 1/30, este equilibrio es conveniente y necesario al objeto de promover una competencia leal entre ambas, ya que las dos operan en el mismo ámbito territorial en directa competencia.

En la actualidad, para realizar transporte urbano de viajeros, en la modalidad de arrendamiento de vehículo con conductor, los vehículos sólo han de contar con una autorización de transporte interurbano (VTC) que les habilita para ello y no están sometidos a tarifas autorizadas, por lo que los vehículos no tienen que contar con aparato taxímetro ni módulo luminoso, y sus titulares pueden dedicar a la actividad cualquier modelo de vehículo de cualquier marca siempre que tengan una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF) y una longitud máxima exterior de 4,60 metros, requisitos exigibles para el otorgamiento de las citadas autorizaciones.

Con la norma que se propone se establece el marco jurídico para un desarrollo posterior de los requisitos que deberán cumplir las empresas titulares de autorizaciones de la clase VTC-nacional para resultar habilitadas para realizar transporte urbano, por lo que además de cumplir los que marque la normativa estatal, puesto que deberán conservar la autorización VTC, de ámbito nacional, deberán cumplir los establecidos por la Comunidad de Madrid para resultar habilitadas para realizar transporte urbano, si bien en tanto no se lleve a cabo dicho desarrollo podrán seguir realizando servicios de este carácter cumpliendo las condiciones actuales.

No se prevén otros impactos.

7. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

7.1. Declaración de la Tramitación por urgencia.

Con motivo de lo que se establece en el Real Decreto-ley13/2018, 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 en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización de los plazos que en el mismo se disponen, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrán seguir prestando servicios urbanos.



Para evitar esta situación, y con el objeto de completar la regulación de la Comunidad de Madrid en relación con los transportes de viajeros en el ámbito urbano prestados en su territorio, la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, fue incluida en el anteproyecto de ley de medidas urgentes para el impulso de la actividad económica y la modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid (Título IV, capítulo I), actualmente en tramitación por urgencia, mediante la cual, por un único procedimiento de tramitación, se incluye la modificación conjunta de múltiples normas al compartir todas ellas, además de sus fines específicos, objetivos comunes. Sin embargo, la complejidad de la regulación contenida en la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y, ante la necesidad de intentar armonizar las dos modalidades de transporte de viajeros que operan en el mismo segmento de mercado y procurar consensuar algunos extremos contenidos en ella con los sectores afectados, se procedió a su retirada del citado anteproyecto de ley.

Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, 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, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022 se declaró la tramitación por urgencia del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto 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.

Cabe destacar, que la tramitación urgente de la disposición aunque supone prescindir del trámite de consulta pública previa, y que los plazos de los distintos trámites se reduzcan a la mitad; sin embargo el proyecto ya había sido sometido a consulta pública, con fecha de publicación el día 12 de febrero de 2021, en el periodo comprendido desde el 13 al 17 de febrero de 2021.

7.2. Trámite de consulta pública

El trámite de consulta pública está previsto en los artículos 4 y 5 del Decreto 52/2001, 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.



El proyecto fue sometido a consulta pública, con fecha de publicación el día 12 de febrero de 2021, en el periodo comprendido desde el 13 al 17 de febrero de 2021.

Las aportaciones realizadas en este trámite fueron muy numerosas, se pueden resumir en las siguientes:

- Hay un grupo numeroso, unas 39 aportaciones, que son contrarios a que se regule esta actividad por entender que afecta y va en contra del sector del taxi y en muchas se manifiesta que se mantenga la proporción 1/30 (una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, Taxi, que se mantiene en el proyecto normativo.
- Por parte de asociaciones de empresas de arrendamiento de vehículos con conductor y plataformas se realizan aportaciones en relación a cuestiones que no se contemplan de forma concreta en el proyecto sino que se dejan para su desarrollo reglamentario, entre las que se encuentran el no ejercicio de la actividad, el porcentaje de los vehículos adaptados y la profesionalización del sector.
- Asimismo, se realizan aportaciones conjuntas de titulares de autorizaciones con interés en que se regule la actividad en la Comunidad de Madrid y se manifiestan en contra de que solo se habilite a las autorizaciones que se encuentren en situación de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y de la posibilidad de revocar las autorizaciones por acumulación de sanciones, así como la posibilidad de la transmisión de la autorización habilitada para realizar transporte urbano lo que no se prevé en la norma que se proyecta.
También se manifiesta el interés en la evolución de la normativa en materia de VTC y que estas autorizaciones puedan seguir operando en el ámbito urbano, profesionalizar el sector, exigir requisitos medioambientales, adaptar el régimen sancionador a esta nueva categoría de transporte discrecional de viajeros, todo ello no previsto en el proyecto normativo.
Se manifiestan en contra de la posibilidad de que se contemple la proporción 1/30, lo cual se contempla en el proyecto si bien se habilita a todas las autorizaciones en alta en el momento de su entrada en vigor, y solo a éstas, y se manifiestan en contra de las mismas cuestiones que las plataformas y asociaciones citadas en el último párrafo anterior.
- Se realiza la aportación de que se contemple el 5% de las autorizaciones VTC para vehículos adaptados, cuestión que se deja al desarrollo reglamentario.



- Por alguna plataforma de movilidad se hace la aportación de que no haya restricciones al número de autorizaciones, lo que no se recoge ya que se mantiene la proporcionalidad de una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, aunque la regla actualmente no se cumple por las autorizaciones que han tenido que otorgarse por sentencia judicial. Además, se manifiestan en contra de la imposición de un tiempo mínimo de precontratación lo que tampoco se recoge en el proyecto normativo.
- Se solicita se prevea la prohibición de realización de transporte público de mercancías por carretera en vehículo turismo y un régimen sancionador que sancione tanto al prestador de los mismos como a la empresa que los contrate; que no se recoge en la iniciativa normativa.
- Se solicita que en el proyecto normativo se refuerce el transporte público en autobús, aportación que no se recoge por no ser objeto de la modificación.

7.3. Informes solicitados.

El artículo 8 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, establece que la solicitud de informes preceptivos, incluido el informe de coordinación y calidad normativa, así como los estudios y consultas que se estimen convenientes se realizarán de forma simultánea, salvo los informes que, en su caso, deban emitir la Abogacía General y el dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

De conformidad con lo anterior se han solicitado y emitido, con las salvedades que se indican, 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, y el artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado mediante Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.

- 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.

7.3.1. Informes emitidos.

- Informe de coordinación y calidad normativa.

Se han recogido e incorporado tanto al anteproyecto como a la MAIN todas las observaciones realizadas: realizar las citas normativas indicadas, escribir con letras los números en los párrafos indicados y todas las referidas a cuestiones gramaticales y de técnica normativa expresadas, así como la mejora de la motivación, tanto en la exposición de motivos como en la MAIN, de la compatibilidad de lo previsto en la normativa estatal y la supresión de la disposición final única por resultar innecesaria.

- Informes de las secretarías generales técnicas.

Por parte de las secretarías generales de las consejerías de Sanidad; Educación, Universidades, Ciencia y Portavocía; Presidencia, Justicia e Interior; Cultura, Turismo y Deporte; Familia, Juventud y Política Social y Administración Local y Digitalización no se formulan observaciones.

La Secretaria General de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura realiza la sugerencia de insertar en la disposición la fórmula promulgatoria lo que no es aceptado ya que en los anteproyectos de ley no se ha de incorporar dicha fórmula puesto en este momento de la tramitación lo que aprueba el Consejo de Gobierno es su remisión para su tramitación parlamentaria.



La Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, mediante escrito de fecha 27 de febrero establece que no formula observaciones, sin perjuicio de lo que informen otros centros directivos de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, en particular, la Dirección General de Economía.

En este sentido la Dirección General de Economía, mediante su informe de fecha 25 de febrero de 2022, y su complementario de fecha 4 de marzo de 2022, tras realizar una serie de consideraciones generales que avalan la necesidad de habilitar a los titulares de las autorizaciones de la clase VTC a poder seguir realizando transportes urbanos a partir del 30 de septiembre de 2022 por las consecuencias económicas que en otro caso implicaría y el perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios entiende que la regulación debe realizarse desde la salvaguarda de la libre competencia y favoreciendo los intereses de los usuarios apoyándose en el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de 2019 y en la Comunicación de la Comisión Europea de 4 de febrero de 2022 *«Sobre un Transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible»*.

En virtud de lo anterior se entiende que en el anteproyecto figuran restricciones adicionales sustanciales sin que ellas supongan mejora del servicio prestado a los usuarios, así:

- Posibilidad de fijar excepciones reglamentarias a la libertad de precios.
- Exigencia de título habilitante.
- Posibilidad de fijar reglamentariamente requisitos y condiciones en la prestación del servicio.
- Aplicación, por omisión de regulación, del régimen sancionador previsto en la 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 con conductor.

En relación a la alegación formulada respecto el artículo 14 ter.1 respecto a posibilidad de fijar excepciones reglamentarias a la libertad de precios y teniendo en cuenta su fundamentación en base al Informe Económico UM/085/15 de la CNMC, según el cual deben eliminarse del marco normativo las restricciones que vayan en contra de la libertad de precio en el transporte urbano de pasajeros al no estar justificadas en los principios de regulación económica eficiente y son muy costosos para el bienestar, se acepta la misma y se elimina del texto la referencia hecha en el artículo 14.ter.1, in fine, a que los precios serán libres con las excepciones que se establezcan reglamentariamente.

Respecto de la restricción que supone la exigencia de un título habilitante para la realización de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor, no se



acepta la alegación formulada y se da por contestada en el epígrafe 6 d) de esta MAIN, relativo a Otros Impactos, concretamente al impacto sobre la unidad de mercado y la competencia.

Asimismo, tampoco se acepta la alegación formulada en relación con las competencias inspectoras y sancionadoras, pues, las mismas se encuentran reguladas en el artículo 4 de la Ley 20/1987, de 27 de noviembre, que no es objeto de esta modificación.

En cuanto a la indefinición de las condiciones relativas a la prestación de los servicios VTC, efectivamente se encuentran indefinidos en el sentido de que los requisitos y condiciones que habrán de cumplirse se establecerán en un desarrollo normativo posterior, momento en el que se procederá a su definición.

Por último, respecto de la alegación formulada en relación a la aplicación supletoria del régimen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres por la 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 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, mediante la modificación de la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se acepta y se incorpora al texto exceptuando en la misma de la aplicación supletoria de las normas estatales a los transportes urbanos las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, al querer mantener el statu quo que existía antes de la entrada en vigor de esta disposición en la que las modalidades de transporte de viajeros convivían y conllevar medidas que no se aplican a ningún transporte discrecional de viajeros por lo que puede resultar discriminatorio para los titulares de este tipo de autorizaciones. Finalmente, por indicación de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid la citada previsión se reubica mediante la modificación en el artículo 16.1.

- Informe del Consejo de Consumo.

La Comisión Permanente del Consejo de Consumo, reunida telemáticamente el día 1 de marzo, valora que el proyecto evaluado tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios, por lo que el informe del Consejo de Consumo es favorable y no realiza observación alguna al mismo.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera.

Mediante escrito de fecha 2 de marzo se realiza la transcripción del texto consensuado por las asociaciones que integran el departamento de mercancías y el de las asociaciones de la sección de arrendadores del departamento de viajeros, respecto de la sección de transporte público en vehículos turismo, al no



existir un único texto común, se trasladan las observaciones presentadas por cada una de las asociaciones que la integran.

a) Departamento de Mercancías.

Presentan una alegación referida a que se prevea de forma expresa la prohibición de realizar transporte público de mercancías por carretera con vehículos turismo, ya sean de servicio particular o bien estén autorizados para el transporte público de viajeros, estableciendo un régimen sancionador en el que se sancione tanto al prestador del servicio como a la empresa que los contrate.

En relación a lo solicitado cabe destacar que, por una parte, en el anteproyecto que se propone no es objeto de modificación el régimen sancionador previsto en Capítulo V de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y, por otra que, conforme a lo dispuesto en el artículo 16.1 de la citada ley: *“En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente ley”*, por lo que al encontrarse previsto en la normativa estatal.

b) Departamento de Viajeros.

b.1. Sección de Arrendadores de Vehículos: Asociaciones UNAUTO VTC MADRID y ASEVAL MADRID.

Ambas asociaciones se congratulan de que con el anteproyecto se dé continuidad para prestar servicios mediante la modalidad de arrendamiento con conductor en el ámbito urbano pero entienden que, aun incorporando la regulación imprescindible para incorporar en la normativa de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor pero entienden que se genera inseguridad jurídica al no establecer una previsión expresa de cómo se producirá la formalización de las autorizaciones autonómicas, además, alegan que se crea una incertidumbre sectorial al no disponer el anteproyecto ninguna regla sobre los requisitos de acceso a la actividad y las condiciones de prestación de los servicios y abogan por evitar la remisión a la normativa estatal vigente en materia sancionadora.

Con base a lo anterior proponen:

- En relación al **artículo 14 ter**, la eliminación de la parte final del primer párrafo de forma que los precios de los servicios no estén sujetos a tarifas administrativas, lo que se acepta y se elimina atendiendo a las razones expuestas en relación con el informe emitido por la Dirección General de Economía y expuestas con anterioridad en este mismo epígrafe. Además proponen incorporar un apartado tercero en el



artículo para establecer que la competencia para la ordenación, gestión, inspección y sanción en los servicios urbanos de arrendamiento con conductor corresponde a la Comunidad de Madrid, lo que no se acepta, pues, la cuestión competencial se regula en el artículo 4 de la Ley 2º/1998, de 27 de noviembre, que no es objeto de modificación.

- Respecto del **artículo 14 quater**, proponen que en el mismo se contemple la posibilidad de que los servicios sean referidos a la capacidad total del vehículo o contratados por plaza individual, lo que no se acepta ya que en la norma proyectada se deja a un posterior desarrollo reglamentario la forma en la que han de prestarse los servicios.
- Por último, proponen añadir un nuevo apartado en el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, para que resulte inaplicable lo previsto en el en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres a los servicios urbanos e interurbanos de arrendamiento de vehículos con conductor, en el ámbito de la Comunidad de Madrid, concretamente los artículos 140.39, apartados 3, 4 y 5, y el artículo 143.6, en relación con el 140.39. Esta alegación es tenida en cuenta en virtud del informe emitido por la Dirección General de Economía.

b.2. Sección de Transporte Público en Vehículos de Turismo.

• ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

Presentan una alegación en el sentido de eliminar la disposición adicional cuarta por la que se habilita a las 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 ley 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, 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, lo que no puede ser tenido en cuenta ya que las autorizaciones existentes fueron legalmente otorgadas con motivo de un vacío normativo habido en la normativa estatal en un periodo de tiempo en el que no regía la proporción 1/30 y, si bien los ciudadanos deben poder optar entre todas las modalidades de transporte existentes para realizar sus desplazamientos, corresponde a las administraciones arbitrar las medidas para que puedan llevar a cabo esa opción.

• FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

El contenido de las alegaciones que formulan se refieren a la ausencia de competencia exclusiva en materia de autorizaciones VTC; la falta de



justificación de la urgencia e incorrecta utilización de su procedimiento; la ausencia de evaluación ambiental; invasión en la autonomía local la infracción del principio de reserva de ley y del deber de no discriminación; inadecuación de insuficiencia de las memorias de impacto económico, de género y de familias y, por último, la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios.

1. En primer lugar, mantienen que la Comunidad de Madrid no tienen competencia propia en el transporte de viajeros sino que, en virtud de lo que se establece en el artículo 28.1.13, en relación con el transporte de mercancías y viajeros le corresponden competencias ejecutivas y, por tanto, nunca para la creación de una nueva autorización para la prestación de servicios urbanos de viajeros de transporte discrecional de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor.

Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que, como se expone en el apartado I. Oportunidad de la propuesta, en la letra a) Fines y objetivos de esta MAIN, el Estado, conforme al artículo 149.1.21ª 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 mediante 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.

Por su parte, la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó 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.

De acuerdo con el artículo 2 de la misma será de aplicación a los transportes urbanos, que se desarrollen íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, realizados con vehículos automóviles que circulen por toda clase de vía públicas, así como por vías privadas cuando el transporte sea público.

Mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, el Estado delegaba en la Comunidades Autónomas facultades en materia de transportes públicos regulares, de transportes públicos discrecionales, transportes privados, actividades auxiliares y complementarias del transporte, transportes por cable, inspección y sanciones, arbitraje y en capacitación profesional para el transporte



y las actividades auxiliares y complementarias del mismo; en todas ellas le corresponde a la Comunidad de Madrid la ejecución de la legislación del Estado, competencia a la que se refiere el artículo 28.1.13 del Estatuto de Autonomía, al que aluden.

El supuesto regulado en el anteproyecto propuesto no es de los previstos en el citado artículo ya que si bien se trata de transportes discrecionales de viajeros cuyos vehículos cuentan con una autorización de ámbito nacional, la cual les habilitará a partir de octubre de 2022, para realizar los transportes interurbanos que excedan del ámbito de la Comunidad de Madrid, lo que se prevé en la regulación propuesta es una autorización autonómica que autoriza a realizar transporte urbano en el territorio de la Comunidad de Madrid, habilitando a las autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la modificación, y solo a ellas, a realizar transporte urbano cuando reúnan los requisitos que se establezcan vía reglamentaria.

2. En cuanto a la alegación formulada de que existe una ausencia de evaluación ambiental, pues, el hecho de que las autorizaciones VTC domiciliadas puedan prestar servicios urbanos concentrados en el área metropolitana de la ciudad de Madrid, cabe destacar que con la regulación que se prevé seguirán realizando transporte urbano de viajeros el mismo número de vehículos con autorización VTC que vienen realizándolo desde que se originó el vacío legislativo hasta el 21 de abril de 2018, fecha de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 3/2018, el 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, en materia de arrendamiento con conductor, a partir de la cual no han tenido que expedirse nuevas autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional.

Por ello, al no suponer un cambio en el número de vehículos VTC que vienen realizando transporte urbano al amparo de la autorización de ámbito nacional, se entiende no es preciso la evaluación ambiental ya que desde hace años el Ayuntamiento de Madrid, al que aluden en su escrito, tiene en cuenta a dichos vehículos en sus distintos estudios y planes medioambientales.

3. En cuanto a la alegación formulada referida a la «invasión en la autonomía local (artículo 140 CE) e infracción del artículo 25 LBRL y del artículo 4 de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid», no se comparte la misma ya que el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no es objeto de modificación.

4. Respecto del «principio de reserva de ley y del deber de no discriminación (artículo 14 CE)», no es aceptable que se ponga en duda la intención de aprobar el reglamento que regulen los requisitos de las autorizaciones a no definirse mínimamente, pues, la intención, es establecer en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, el marco jurídico básico y dejar a un



desarrollo reglamentario posterior todos los requisitos y condiciones que ha de cumplirse tanto para la obtención de la autorización como para la prestación de los servicios, al igual que ocurre en dicha disposición, en relación a los transportes de viajeros en automóviles de turismo (vehículos taxi).

Por otra parte, el hecho de que inicialmente se permita que los titulares de las autorizaciones VTC continuar prestando servicios urbanos no implica que en cuanto se establezcan los requisitos que han de cumplir no se les exija su acreditación y, en cuanto a que la exigencia del ratio 1/30 sea de aplicación únicamente a las que denominan «VTC Autonómicas», hay que destacar que el apartado 2 del artículo 14 ter dice literalmente:

*«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 aquellas por cada treinta de estas».*

En definitiva, en la exigencia de la proporción 1/30 se tendrán en cuenta tanto las autorizaciones autonómicas como las estatales para realizar transportes urbanos.

Asimismo, el anteproyecto no es discriminatorio desde ningún punto de vista ni mucho menos contiene una discriminación positiva en favor de los titulares de las autorizaciones de la clase VTC-N sino que viene a mantener el statu quo existente con unos titulares de autorizaciones que obtuvieron sus autorizaciones al amparo de un vacío legislativo en las normas estatales con una duración de años.

5. Respecto a las alegaciones referidas a otros defectos formales y sustantivos:

- Utilización de la urgencia de forma no correcta: queda contestada esta alegación en el epígrafe 7.1 de esta MAIN.
- Ausencia de análisis de alternativas: la incorporación de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como transporte discrecional de viajeros debía recogerse en una norma en materia de transportes siendo la adecuada la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en la que se establece el marco jurídico de los transportes urbanos y su coordinación de los interurbanos en la Comunidad de Madrid
- Respecto a la existencia de valoración sobre el impacto de la norma sobre otras modalidades de transporte, en particular en lo que se refiere al



servicio del taxi se entiende contestada en el apartado referido a Otros impactos. d).1 Impacto sobre la unidad de mercado de esta MAIN.

- En cuanto a la inadecuación de las memorias de impacto económico, de género e impacto en las familias, no puede aceptarse ya que se trata de impactos que se encuentran perfectamente justificados, como así lo acredita, en los dos últimos casos, los informes de la Dirección General de Igualdad y de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad según los cuales el anteproyecto no incide en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y no tiene impacto en materia de infancia, familia y fomento de la natalidad, respectivamente.
- En relación a la falta de valoración en la memoria de la responsabilidad patrimonial del legislador, no es objeto de esta MAIN y respecto de la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios se ha solicitado el correspondiente informe al Consejo de Consumo el cual ha informado que la regulación contenida en el anteproyecto tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios.

• ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM)

Esta asociación fundamenta sus alegaciones en la falta de competencia de la Comunidad de Madrid para regular por ley la exigencia de una autorización para los vehículos con conductor teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 28.13 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, lo que no se acepta y se da por contestada en la página 34 de esta MAIN, en el punto 1 de la contestación a las alegaciones formuladas por la Federación Profesional del Taxi de Madrid.

7.4. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas se ha realizado con la publicación del anteproyecto y de la MAIN que lo acompaña entre los días 16 y 24 de marzo de 2022 en el Portal de Transparencia, de conformidad con los artículos 9 y 11.3.b) 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 el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

Antes del día 16 de marzo (inicio plazo para formular alegaciones) se recibieron las siguientes alegaciones:

- El Ayuntamiento de Alcalá de Henares, mediante escrito de fecha 28 de febrero de 2022, realiza una serie de consideraciones relativas a la prestación de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte que no son objeto de la regulación del anteproyecto, pues, deja a desarrollo reglamentario.



- D^a M. Ángeles de la Iglesia Sanz que, mediante escrito de fecha 1 de marzo, realiza distintas observaciones que no afectan al contenido de la norma que se propone y en cuanto a su contenido no interpreta correctamente el mismo ya que al tratarse de una modalidad de transporte discrecional de viajeros distinta de la prestada con automóviles de turismo (taxi) no le son de aplicación los artículos a los que hace referencia, por una parte y, por otra, el anteproyecto de ley que se tramita se hace no en base a la habilitación otorgada por la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, a las comunidades autónomas sino que se hace conforme a la competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid 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.

- El Ayuntamiento de Madrid propone una alegación única dirigida a la regulación de las empresas mediadoras de la contratación mediante la adición de un apartado 5 en el artículo 9; modificación de la letra d) del artículo 17 y adición de una nueva letra j) en el mismo artículo; modificación del artículo 18 c) y la adición de un nuevo artículo numerado como 22 para regular y cuantificar multas coercitivas. No se acepta la alegación formulada al no ser ninguno de los artículos propuestos objeto de modificación.

En el plazo de realización del trámite de audiencia e información públicas (del 16 al 24 de marzo), se han presentado las siguientes observaciones:

1. La Federación Profesional del Taxi de Madrid y la Asociación Nacional del Taxi, mediante idénticos escritos de fecha 24 de marzo de 2022, presentan las mismas alegaciones que las realizadas por la Federación Profesional del Taxi de Madrid a través del Comité Madrileño de Transporte, por lo que, para su contestación se da por reproducida la contestación al mismo formulada en el epígrafe b.2 (páginas 36 a 40 de esta MAIN), incorporando una nueva referida a la « Desaparición de la precontratación y responsabilidad patrimonial del estado legislador: PARCIALIDAD Y FALTA DE OBJETIVIDAD».

Entienden que la remisión al régimen sancionador de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en la versión previa a la modificación del año 2021 tiene como efecto práctico que las VTCs urbanas no estarán sometidas a las exigencias de precontratación o de completar una hoja de ruta ya que al incumplir dichas obligaciones no serían sancionable, por lo que al permitir realizar los servicios urbanos sin precontratación se tendría que establecer un régimen indemnizatorio en favor de los taxis.

En este sentido cabe destacar que, de conformidad con lo que se establece en el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, en relación con la Resolución de 26 de octubre de 2021, de la



Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso, a partir del 1 de febrero de 2022, en virtud del apartado 2 de la disposición derogatoria única, quedan derogados los artículos 23 y 24 de la Orden FOM/36/2008. De 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, referidos a las condiciones del arrendamiento de vehículos con conductor y a la hoja de ruta, respectivamente, por lo que a partir de dicha fecha no es precisa la cumplimentación de la hoja de ruta a la que aluden sino que los servicios deberán ser comunicados al Registro de Comunicación de Servicios de Arrendamiento con Conductor.

La interpretación que realizan no es correcta ya que, por una parte, si bien se deja a un ulterior desarrollo reglamentario tanto los requisitos para la obtención de la autorización para realizar transporte urbano como los relativos a la prestación de los servicios, se habilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid a seguir realizando estos servicios 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, y, por otra, de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en los incumplimientos de las normas reguladoras de los transportes será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, y de acuerdo con la disposición final primera resulta de aplicación supletoria las normas del Estado. En definitiva, se sigue exigiendo que se trate de servicios previamente contratados y su incumplimiento sí sería sancionable con el régimen sancionador anterior a esta última modificación.

2. Los que a continuación se relacionan (25, de las que 24 son personas físicas y otra una asociación) presentan idéntico escrito de alegaciones, por lo que, en relación a las observaciones que realiza, se ofrece una sola contestación:

- D^a Lydia Garvín Vidanes, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a Susana Criado García, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D^a María Montserrat Ingelmo Bermejo, mediante escrito de 22 de marzo.
- D. Luis Juan Fernández Ruiz, presenta dos escritos idénticos (22 y 24 de marzo).
- D^a Lara Fernández Criado, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Jesús Casillas Candil, mediante escrito de fecha 22 de marzo.



- D. Alberto Manuel Muñoz Puig, mediante escrito de 22 de marzo.
- D. José Villar Mateos, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Francisco Alonso Timón, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Miguel Ángel Navas Rojas, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D^a Carmen Rodríguez Fernández, mediante escrito de 24 de marzo.
- D. Jonathan Navas Rojas, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D. José Domingo Villasante García, mediante escrito de 24 de marzo.
- D^a María José Pérez Arranz, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a María de la Iglesia Sanz, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Carlos Rodríguez Expósito, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Raúl Villasante Rodríguez, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D. José Domingo Villasante Rodríguez, mediante escrito de 24 de marzo.
- D^a María del Carmen Villasante Rodríguez, por escrito de 24 de marzo.
- D^a María Luisa Antona Zamora, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a María Gregoria Hernanz Martín, mediante escrito de 22 de marzo.
- D^a Eva María Benítez Carpintero, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Javier de Pedro Martínez, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a Margarita Moreno Bernad, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a Esther Muñoz Puig, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- TAXI PROJECT 2.0, mediante escrito de fecha 22 de marzo.

Realizan las siguientes alegaciones:

a) En primer lugar, que la Comunidad de Madrid no tiene competencias exclusivas en materia de transportes en su Estatuto de Autonomía y que solo puede regular los aspectos concretos que se le delegan en el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y la Ley 13/2021, de 1 de octubre y que solo tiene competencia en el «transporte supramunicipal» no así en el que se realiza íntegramente dentro de un mismo municipio.



Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó 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.

De acuerdo con el artículo 2 de la citada Ley, ésta será de aplicación a los transportes urbanos, que se desarrollen íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, realizados con vehículos automóviles que circulen por toda clase de vía públicas, así como por vías privadas cuando el transporte sea público.

La norma proyectada incorpora en la citada ley el arrendamiento de vehículo con conductor como una modalidad de transporte discrecional de viajeros y que los vehículos autorización VTC-nacional domiciliada en la Comunidad de Madrid existentes a su entrada en vigor puedan seguir realizando los transportes interurbanos que excedan del ámbito de la Comunidad de Madrid al amparo de la misma pero, además, se les habilita para que puedan seguir realizando transportes urbanos en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid siempre que se cumplan los requisitos que se establezcan. Por tanto, no se lleva a cabo una regulación de estas autorizaciones estatales, en cuyo caso, efectivamente, solo se podría hacer en relación a las condiciones de prestación de los servicios marcadas por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, sino que se prevé que las mismas puedan seguir realizando, como en la actualidad, transporte urbano siempre que cumplan los requisitos que se determinen, pues, en otro caso solo podrán realizar transporte de carácter interurbano.

Por otra parte, no se produce una injerencia en relación a las competencias municipales, concretamente del Ayuntamiento de Madrid, pues, en otro caso, se hubiera alegado por el mismo, lo que no ha ocurrido.

b) Respecto de la cuestión de que no se cuantifica en la memoria el impacto presupuestario real para la Comunidad de Madrid ya que no se valora el daño patrimonial al sector del taxi, cabe resaltar que la posible responsabilidad patrimonial del legislador no es objeto de esta norma.

c) En cuanto a la posibilidad de que se puedan domiciliar en la Comunidad de Madrid todas las autorizaciones que existen en España (17.722 a fecha de marzo de 2022), cabe destacar que no existe dicha posibilidad ya que, conforme



a lo que se dispone en el anteproyecto solo se contempla que «*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 consecuencia, solo las autorizaciones de la clase VTC domiciliadas en la Comunidad quedarán habilitadas para realizar transporte urbano sin que puedan domiciliarse en la Comunidad de Madrid las autorizaciones concedidas por otras comunidades autónomas, por lo que, en ningún caso éstas podrán ser habilitadas para realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid.

Ello es así ya que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor están vinculadas a las necesidades del territorio que las otorga teniéndose en cuenta para ello la proporción prevista en el artículo 48.3, primer párrafo, según el cual:

«.....a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas».

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 20.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establece que la **novación subjetiva de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, en ningún caso, podrá suponer la domiciliación de la autorización en una comunidad autónoma distinta a aquélla en la que originariamente se obtuvo.**

En consecuencia, en ningún caso se podrá habilitar a las autorizaciones de la clase VTC otorgadas por otras comunidades autónomas para realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid.

d) En cuanto las apreciaciones realizadas en relación al impacto económico en relación con la competencia considerando que los efectos que produce son negativos, la contestación se encuentra en el epígrafe 4.b) de esta MAIN y en el informe realizado por el Consejo de Consumo que valora que el proyecto evaluado tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios,



e) Respecto de que los precios no estén sujetos a tarifa administrativa, hay que destacar que los servicios prestados mediante la modalidad de transporte de viajeros con arrendamiento de vehículos con conductor siempre han sido libres, aun cuando se han realizado al amparo de la normativa estatal, por lo que no va en contra del artículo 18 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, como aducen, ya que cuando en este artículo se hace referencia a los «vehículos de turismo» se está refiriendo a los vehículos taxi a los que, tradicionalmente, en toda la normativa estatal se les ha venido denominando como «vehículos de turismo» o «automóviles de turismo», de esta última forma, también, en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

En este sentido, en el anteproyecto proyectado se modifica el nombre del capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor» y se crean dos secciones, la primera denominada «Transporte de viajeros en automóviles de turismo», en la que se contiene la regulación referida al sector del taxi, y la segunda, «Transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor».

f) Respecto de que la regulación no es proporcional y que no ofrece seguridad jurídica, entendemos que, como se expone en la parte expositiva del anteproyecto y en la presente MAIN, la norma proyectada contiene la regulación imprescindible, dejando a un desarrollo reglamentario posterior determinados extremos que no precisan de una norma de rango legal, a los efectos de incorporar el arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa vigente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid habilitando a los titulares de las autorizaciones VTC-nacional existentes a seguir realizando los servicios de carácter urbano, como lo han venido haciendo y ofrece seguridad jurídica ya que con la modificación se ofrece certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, expedidas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, de la continuidad en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor y a los usuarios de este tipo de servicios en el sentido de que podrán seguir haciendo sus desplazamientos urbanos mediante esta modalidad de transporte de viajeros.

g) Respecto de la alegación formulada de que para poder realizar transporte de viajeros en zonas urbanas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9.1 y 2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se precisa la licencia de autotaxi y la autorización que habilite para realizar transporte interurbano, no puede ser tenida en cuenta ya que como se decía con anterioridad dicho artículo se encuentra encuadrado en el transporte de viajeros en automóviles de turismo, es decir, en la regulación de los servicios prestados por los vehículos taxi.

El sistema que se establece en el anteproyecto para el arrendamiento de vehículos con conductor es similar al vigente para la modalidad de transporte de viajeros en vehículo taxi. Así, los vehículos taxi precisan de una licencia



municipal para realizar transporte urbano en el término municipal del municipio que ha expedido la licencia de autotaxi o área territorial de prestación conjunta y de una autorización de ámbito nacional (VT-N), expedida por la Comunidad de Madrid por competencia delegada en virtud de la citada Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, para realizar los servicios de carácter interurbanos y los vehículos de arrendamiento con conductor, de acuerdo con la norma proyectada precisan de una autorización para realizar transporte interurbano que exceda del ámbito territorial de la Comunidad de Madrid (VTC-N), expedida, al igual que en el caso anterior, por competencia delegada de la Administración del Estado y de una habilitación que les autoriza a realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid.

3. Las personas que a continuación se relacionan presentan idéntico escrito de alegaciones, por lo que, en relación a las alegaciones que se formula, se ofrece una sola contestación.

- D. José Antonio Sarmiento Navarro, mediante escrito de 24 de marzo.
- D^a María Ángeles de la Iglesia Sanz, mediante escrito de 22 de marzo.
- D^a María Regadera Oviedo, mediante escrito de 24 de marzo.
- D^a María del Pilar Ibáñez Regadera, mediante escrito de 24 de marzo.
- D. Jacinto Ibáñez Ibáñez, mediante escrito de 24 de marzo.
- D. Alberto Ibáñez Regadera, mediante escrito de fecha 24 de marzo.

Realizan las siguientes alegaciones:

En primer lugar entienden que la Comunidad de Madrid pretende crear una nueva autorización «atribuyéndose competencias que corresponden a los ayuntamientos basándose en el Real Decreto Ley 13/2018...», incumpliendo los artículos 9.1 y 9.2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre y los artículos 1, 2, 3, 5, 6, 7 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y el artículo 8 en relación a las limitaciones cuantitativas para el otorgamiento de las nuevas licencias de auto taxi y el artículo 9 en relación con las excepciones a las limitaciones cuantitativas para el otorgamiento de las nuevas licencias de taxi, lo que no se puede aceptar en virtud de lo que se ha expresado en la letra a) del punto 2 anterior y, teniendo en cuenta que todos los artículos del Decreto 74/2005, de 28 de julio, a los que hace referencia constituyen regulación de aplicación a los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, es decir a los vehículos taxi y no a los que se dedican a la actividad de arrendamiento con conductor.

Por otra parte, como ya se ha expuesto en esta MAIN la regulación que se realiza del arrendamiento de vehículos con conductor se lleva a cabo, no de acuerdo con las previsiones contenidas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28



de septiembre, sino en virtud de la competencia exclusiva que ostenta la Comunidad de Madrid, al amparo de 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, en base a la cual se dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

Por último, respecto a lo alegado de que para realizar transporte de viajeros en zonas urbanas, de acuerdo con el artículo 9 apartados.1 y 2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, es necesario la licencia de autotaxi expedida por el Ayuntamiento y la autorización que le habilite a realizar transporte interurbano, al ser la misma que la planteada por los alegante anteriores, nos remitimos a la contestación dada en la letra g) del punto 2 anterior.

4. D^a Sonia Morillo Zamora, con fecha de entrada en el registro el 23 de marzo, presenta el formulario referido al trámite de audiencia e información pública pero sin realizar alegación alguna.

5. D. Eugenio Pérez de las Heras, mediante escrito de fecha de registro de entrada 21 de marzo, se manifiesta contrario al anteproyecto por entender que de esta forma se «satura el servicio de interés general del taxi», sin hacer ninguna alegación concreta al texto del anteproyecto.

6. Asociación Española de la Economía Digital. Mediante escrito de fecha de registro de entrada 24 de marzo, esta asociación valora positivamente la modificación de la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad de transporte de viajeros habilitando a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid a seguir realizando servicios de carácter urbano a partir de octubre de 2022 y entienden que el anteproyecto responde a la realidad y a las necesidades del sector y de los madrileños.

Por otra parte, proponen añadir un inciso en el artículo 14 quater para hacer referencia en el primer párrafo del apartado 1 que «los vehículos podrán estar referidos a la capacidad total del vehículo o contratados por plaza individual», lo que no se acepta ya que el anteproyecto pretende ser el marco jurídico legal imprescindible para encuadrar la actividad de arrendamiento con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid y todos los requisitos y condiciones tanto de la autorización y de los vehículos como en relación a la prestación de los servicios se deja a un desarrollo posterior en el que se podrá contemplar, en su caso, si los servicios pueden ser contratados únicamente por la capacidad total del vehículo o también por plaza individual y en este último caso las condiciones que se habrían de cumplir.

7. UNAUTO VTC MADRID. Presenta escrito de alegaciones con fecha de registro de entrada 24 de marzo, de acuerdo con el cual si bien ponen en valor que la Comunidad de Madrid, en ejercicio de sus competencias, garantice que



los titulares de las correspondientes autorizaciones que venían prestando servicios VTC, tanto urbanos como interurbanos, sigan prestando los mismos servicios en la Comunidad de Madrid. Sin embargo, entienden que el anteproyecto genera incertidumbre y que debería realizarse una mínima indicación de las materias a regular por reglamento, lo que no se acepta ya que como se viene exponiendo, por una parte, el anteproyecto contiene la regulación mínima imprescindible para la incorporación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid, y por otra, sí establece las materias sobre las que se realizará un desarrollo posterior, al determinar que serán los requisitos que deben cumplir los titulares para la obtención de la autorización (artículo 14 ter), las condiciones y requisitos que han de cumplirse en la prestación de los servicios (artículo 14 quater) y las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano 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.

Respecto del artículo 14 ter, proponen la adición de un apartado 3 para que, la competencia para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor corresponda a la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4.1 de la ley que se modifica, alegación que no puede ser aceptada ya que el tema competencial, como bien determinan, aparece recogido en el artículo 4 de la ley, el cual no es objeto de modificación.

En cuanto al artículo 14 quater proponen añadir un inciso en el artículo 14 quater para hacer referencia en el primer párrafo del apartado 1 que «los vehículos podrán estar referidos a la capacidad total del vehículo o contratados por plaza individual», lo que no se acepta por las razones expuestas en la contestación expresada para esta misma alegación con anterioridad, a la Asociación Española de la Economía Digital.

Por último, no se puede aceptar la indicación realizada respecto de que se contemple que la nueva autorización se formalizará cuando, con posterioridad al 2022, y según el calendario de visados, deban visar sus autorizaciones, ya que será vía reglamentaria cuando se desarrolle cuándo y cómo deben acreditar los titulares de esta clase de autorizaciones, deben acreditar los requisitos que establezcan.

8. MYTAXY IBERIA, S.L., mediante escrito presentado en fecha 24 de marzo aducen que existe una desigualdad en cuanto a los privilegios y limitaciones que se dan entre los distintos actores del mercado, concretamente, entre los servicios de taxi y los de VTC y, aun valorando positivamente la regulación que se pretende considera indispensable establecer un régimen sancionador que incluya a las autorizaciones VTCs, así como fijar un precio mínimo para garantizar una competencia en igualdad de condiciones.



Respecto de lo alegado cabe afirmar que el hecho de no establecer un régimen sancionador como pretenden no significa, como aducen que la Administración no pueda «fiscalizar» la actuación de las VTCs y sus titulares ya que de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en los incumplimientos de las normas reguladoras de los transportes será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, quedando exceptuadas las disposiciones sancionadoras introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, por la Ley 13/2021, de 1 de octubre pero siendo de aplicación la anterior.

En cuanto al establecimiento de un precio mínimo, esta alegación no puede ser aceptada ya que los precios de los servicios de transporte de viajeros prestados mediante arrendamiento de vehículos con conductor siempre han sido libres lo que beneficia a los usuarios de este tipo de servicios, por una parte, y por otra, no se justifica el establecimiento de un precio mínimo para garantizar una competencia en igualdad de condiciones, como exponen, basándose en el «elevado importe de la tarifa mínima del taxi», pues posiblemente esa igualdad de condiciones ser conseguida mediante la adopción de otro tipos de medidas que no son objeto de esta regulación.

9. ÉLITE TAXI MADRID, presenta dos escritos idénticos, el primero en fecha 2 de marzo de 2022, cuando no se había iniciado el trámite de audiencia e información públicas, y el segundo con fecha de registro de entrada 24 de marzo, ya en el citado trámite.

En primer lugar, realizan una serie de consideraciones generales en las que expresan su disconformidad con el anteproyecto de modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por entender que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor ya han tenido el periodo indemnizatorio de cuatro años establecido por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, y que no se establecen los requisitos para la obtención de las autorizaciones ni las condiciones de prestación de los servicios, como tampoco la obligación de tener «vehículos ecológicos» ni la obligación de contar con el «porcentaje mínimo de vehículos adaptados», respecto de lo que cabe afirmar que el establecimiento de dichos requisitos y condiciones no precisan de una norma con rango legal por lo que se ha dejado a un desarrollo reglamentario posterior.

a) Por otra parte se propone la modificación de los artículos 4, 11, 15 y la adición al anteproyecto de un artículo 14 quinquies en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre que no son objeto de modificación por lo que no se procede a su contestación.

b) Respecto de la propuesta formulada de que se modifique el nombre de la Sección 1 y que en lugar de denominarse «Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo» se denomine «Transporte de Viajeros en Vehículos Taxi», no se acepta la misma ya que como en la presente MAIN se ha explicado



anteriormente, en la normativa estatal a los vehículos taxi se les ha venido denominando como «vehículos de turismo» o «automóviles de turismo», de esta última manera en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por lo que no procede el cambio de denominación ya que, además de llevar a cabo dicha variación en toda la normativa de la Comunidad de Madrid, no aporta claridad sobre la denominación existente.

c) En relación con el artículo 14 ter de la norma proyectada entienden que el servicio que realizan los titulares de la modalidad de arrendamiento de vehículo con conductor es urbano, por lo que, atendiendo al artículo 9, apartados 1 y 2, de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, correspondería a estos establecer la autorización, lo que no puede ser aceptado ya que, en primer lugar, como ya se ha explicado en la presente MAIN, dichos artículos se encuentran actualmente en el capítulo III, denominado Transporte de viajeros en automóviles de turismo, es decir, en la regulación que afecta a los vehículos taxi y, por otra parte, la Comunidad de Madrid, en ejercicio de sus competencias exclusivas puede establecer una nueva autorización de transportes, que es lo que se lleva a cabo en el anteproyecto.

En cuanto a la necesidad de establecer una limitación de precios esta alegación se da por contestada en el último párrafo de la contestación realizada a MYTAXI IBERIA, S.L, y respecto a que no sea tenida en cuenta la regla de la proporcionalidad de 1/30 en la norma proyectada se recoge de forma específica en el artículo 14 ter.2, al determinar que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid y las estatales habilitadas para realizar transporte urbano sea superior a dicha proporción. Hay que tener en cuenta que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en la actualidad son autorizaciones otorgadas legalmente, pues, en el momento de ser solicitadas no operaba la citada proporción al existir un vacío normativo en la legislación del Estado.

En virtud de cuanto antecede no procede aceptar la nueva redacción que proponen para el artículo 14.ter.

d) En relación al artículo 14 quater, se manifiestan en contra de que el mismo deje a un desarrollo posterior, pero como se ha mantenido anteriormente los requisitos y condiciones que el anteproyecto deja a un desarrollo reglamentario no requieren de una norma con rango de ley, por lo que no se acepta la nueva redacción que proponen para este artículo.

e) Por último, proponen una nueva redacción de la disposición adicional cuarta para adaptarla a los requisitos y condiciones que exigen en las modificaciones de la redacción de los artículos que proponen, por lo que al no



resultar aceptadas las mismas, no procede modificar la redacción de esta disposición.

7.5 En su tramitación, el anteproyecto ha sido sometido a informe de la **Abogacía General de la Comunidad de Madrid**, que mediante informe de fecha 19 de abril de 2022 informa favorablemente el anteproyecto de ley haciendo las observaciones que a continuación se expresan:

Respecto de la MAIN:

En primer lugar aprecian que en la memoria no se incorpora una referencia a la evaluación «ex post», en los términos previstos en el artículo 7.4 e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, lo que se ha aceptado incorporando dicha referencia en la misma.

Además, entienden que debe actualizarse la ficha del resumen ejecutivo en relación al trámite de audiencia e información públicas, lo que se ha llevado a efecto.

En cuanto al anteproyecto de Ley:

- Respecto de la denominación del título del mismo determinan que, si bien cumple con las previsiones de las Directrices 5ª a 9ª, dado que lo que va a modificar es la Ley 20/1998, será propiamente la Ley que se apruebe tras la tramitación, deberá denominarse *“Anteproyecto de Ley por **la** que se modifica...”* conforme establece la Directriz7 *in fine*, lo que se acepta y se incorpora tanto en el texto del anteproyecto como en la MAIN.

- Se ha aceptado la sugerencia relativa a reformular la frase del 5º párrafo del apartado I de la Exposición de Motivos por resultar excesivamente extensa.

- Se sugiere perfilar de forma más precisa el régimen autorizador *lo que no se atiende ya que, no se trata de una consideración sustancial, por una parte y, por otra, se entiende, que no es conveniente determinar en este momento de forma exhaustiva sobre qué elementos del régimen autorizador se impondrán los mismos* teniendo en cuenta que solo pueden versar, al igual que ocurre en el resto de las autorizaciones de transporte, sobre los titulares de las autorizaciones, los vehículos y sus conductores.

- La misma observación respecto del artículo 14 quater, lo que no se atiende, por las mismas razones expuestas en el apartado anterior al entenderse que resulta más adecuado dejar esta cuestión al desarrollo reglamentario sin determinar sobre qué versarán los requisitos y condiciones de prestación de los servicios que, además, versarán sobre las condiciones de explotación que deberán cumplirse para poder llevar a cabo en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de carácter urbano.



- Se sugiere revisar la redacción del segundo párrafo de la disposición adicional cuarta ya que de su redacción parece que hará falta un acto autorizatorio previo para poder seguir realizando servicios de carácter urbano, lo que no se acepta al resultar innecesario ya que como se expone en el proyecto las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a la entrada en vigor de la norma quedan autorizadas para la realización de transporte urbano una vez finalizados las habilitaciones temporales establecidas en el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, si bien cuando se produzca el desarrollo reglamentario al que hace referencia la norma tendrán que acreditar el cumplimiento de los requisitos que se establezcan.

- Se propone que el anteproyecto fije un plazo máximo para abordar la regulación que desarrolle los requisitos y condiciones a los que se hace referencia en los artículos anteriores lo que se acepta y se incorpora al texto mediante la adición de una disposición final primera determinando que el citado desarrollo se llevará a cabo al año de su aprobación y publicación.

- Se sugiere regular el régimen sancionador aplicable a la actividad de arrendamiento con conductor en el ámbito urbano de la Comunidad de Madrid y, en su defecto, reconsiderar la ubicación de lo establecido en el segundo párrafo de la entonces disposición final primera para situarla en el artículo 16, lo que se ha incorporado en el anteproyecto eliminando la modificación de la disposición final primera del anteproyecto.

- Se recomienda la incorporación al texto de una disposición final relativa a la entrada en vigor de la norma proyectada, lo que se lleva a cabo en la disposición final única del anteproyecto de ley. Hay que destacar que, si bien el texto inicial contemplaba esta disposición fue eliminada por la recomendación hecha en el Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

8. EVALUACIÓN EX POST

La Dirección General proponente considera que las normas incluidas en el proyecto no tienen ningún impacto ni efecto que determine la obligación de efectuar evaluación *ex post*.

Por último, en cuanto a la tramitación legislativa del proyecto, este centro directivo entiende que, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 167.1 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, aprobado por Acuerdo del Pleno de la Asamblea de fecha 7 de febrero de 2019, que prevé que cuando la naturaleza de un proyecto o proposición de ley lo aconseje o su simplicidad de formulación lo permita, el Pleno, a propuesta de la Mesa de la Asamblea, de acuerdo con la Junta de Portavoces, podrá acordar que se tramite en lectura única, el proyecto,



dada la simplicidad de su formulación, podría ser tramitado por este procedimiento.

Como ha venido avalando el Tribunal Constitucional en distintas sentencias, SSTC 129/2013 de 4 de junio (FJ 10) y 153/2016 de 22 de septiembre (FJ 3), entre otras respecto de la aplicación de esta tramitación en las asambleas autonómicas, el procedimiento legislativo de lectura única no aparece contemplado en la Constitución, se presenta como una especialidad procedimental creada y configurada por los reglamentos parlamentarios en ejercicio de la autonomía de las respectivas asambleas, en la que encuentra cobertura la regulación o articulación de los procedimientos que se desarrollen en el seno de las cámaras (STC 139/2017, FJ 3), teniendo una amplia libertad en la configuración de esta ordenación parlamentaria.

Además, de acuerdo con la doctrina del citado tribunal, expuesta en las citadas sentencias, con independencia del consenso político que pudiera suscitar el proyecto de ley, la repercusión pública que este pueda tener o su complejidad material, no puede reemplazar la voluntad de la Mesa al proponer la tramitación en lectura única, ni la del Pleno que debe aprobarlo, cuando de la lectura de la ley esta revista de la cualidad relativa a su simplicidad de formulación.

El anteproyecto de ley por la 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 se propone cuenta con un artículo único con siete apartado y dos disposiciones finales por lo que se entiende reviste la característica exigida en el artículo 167.1 del Reglamento de la Asamblea de Madrid.

En definitiva, dada la simplicidad de formulación del anteproyecto que se presenta y por cumplirse lo que al respecto se establece en la Sección Quinta del Reglamento de la Asamblea de Madrid, aprobado por Acuerdo del Pleno de la Asamblea de fecha 7 de febrero de 2019, se propone que, de acuerdo con lo que prevé el artículo 167 del citado reglamento, se tramite por el procedimiento de lectura única.

Madrid, a fecha de firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

