

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

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Consejería/Órgano proponente	Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras/ Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha	Marzo 2025
Título de la norma	Proyecto de Orden de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se regula la prueba para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid.		
Tipo de memoria	Extendida ☒ Ejecutiva ☐		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	El proyecto de Orden tiene por objeto regular la prueba a las que alude el artículo 3.1f) del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamientos de vehículos con conductor.		
Objetivos que se persiguen	Se pretende regular la prueba para el acceso a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor con el fin de crear un marco normativo que garantice que la profesión de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid se desarrolle con las garantías de profesionalidad, seguridad para los usuarios y calidad necesarias.		
Principales alternativas consideradas	La prueba regulada en la Orden consiste en la realización de un ejercicio en formato preguntas tipo test que evalúan una serie de conocimientos que aseguran que los conductores están capacitados para el desarrollo de su ejercicio profesional de una forma eficaz y segura, considerando está fórmula la más adecuada para alcanzar el objetivo perseguido. No se ha considerado la no regulación ya que esta posibilidad impediría dar cumplimiento a lo dispuesto en la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que establece que “transcurrido el plazo previsto en el primer párrafo, todos los vehículos de arrendamiento con conductor deberán ir conducidos por conductores que se encuentren en posesión del permiso previsto en el artículo 3.2”.		

CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Orden
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, 12 artículos, 1 disposición transitoria y 1 disposición final.
Informes a los que se somete el proyecto	Informes preceptivos solicitados: -Informe de coordinación y calidad normativa. -Informes por razón de género -Informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia. -Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia. -Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. -Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid. Informes no preceptivos solicitados: -Informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera;
Trámites de participación: consulta pública, audiencia e información pública.	El proyecto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de disposiciones normativas de carácter general de la Comunidad de Madrid, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, ha sido sometido al trámite de consulta pública desde el 09/05/24 hasta el 30/05/2024 ambos incluidos. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se han realizado los trámites de audiencia e información pública, mediante su publicación en el Portal de Transparencia desde el 17 de enero de 2025 hasta el 6 de febrero de 2025
ANÁLISIS DE IMPACTOS	
Adecuación al orden de competencias	Este proyecto de orden se formula dentro del ámbito de competencias de la Comunidad de Madrid, con base en el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, que atribuye a la Comunidad de Madrid competencia exclusiva en ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, el transporte terrestre y por cable. Asimismo, el proyecto de orden se fundamenta en el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, referido a las atribuciones de los consejeros en materia de potestad reglamentaria y la disposición final primera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que habilita al titular de la consejería

	competente en materia de materia de transportes para desarrollar su artículo 3.1 f)	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	El proyecto normativo no tiene un verdadero impacto en la economía ya que la prueba que regula está establecida en el Decreto 5/2024, de 10 de enero, y el proyecto de orden solo desarrolla este artículo definiendo el contenido, estructura y calificación de las pruebas.
	En relación con la competencia	☐ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. ☒ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	☐ Supone una reducción de cargas administrativas. ☒ Incorpora nuevas cargas administrativas. ☐ No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid, la norma	☒ Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. ☐ No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid ☐ Implica un gasto. ☒ Implica un ingreso. Se prevén unos ingresos estimados en 1.146.158,9 euros.
	La norma tiene un impacto por razón de género	☐ Negativo ☐ Nulo ☒ Positivo
	La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia	☐ Negativo ☒ Nulo ☐ Positivo
	Otras Consideraciones	Ninguna

1.INTRODUCCIÓN

La presente Memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid , en la medida en que del proyecto normativo se derivan impactos presupuestarios y sobre las cargas administrativas.

2. JUSTIFICACIÓN DEL ACIERTO, CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO DE LA PROPUESTA.

a) Fines y objetivos

La Comunidad de Madrid, en aplicación de lo que se establece en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, aprobó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, modificada posteriormente por la Ley 6/2013, de 23 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, la Ley 9/2015, de 28 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas , la Ley 5/2022, de 9 de junio 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 y por la Ley 11/2023, de 12 de abril 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 .

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

Mediante Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, se establecen los requisitos de obtención y mantenimiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor así como las condiciones que han de cumplirse por las personas titulares de las autorizaciones en la prestación de los servicios urbanos en relación con los conductores, los vehículos y otras condiciones.

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

b) Adecuación de los principios de buena regulación

En la elaboración del proyecto se han tenido en cuenta los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid

La norma responde a los principios de necesidad y eficacia, pues, con ella se establece la regulación de la prueba para acceder a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid, respondiendo de esta forma al interés general de mejorar los servicios de transporte disponibles para los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, fijando sus condiciones de prestación y contribuyendo a la profesionalización del sector ya que exige que estos conductores superen una prueba de conocimientos lo que incide de forma significativa en la calidad del servicio que se presta.

Por otra parte, contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige y constituye la medida de menor incidencia en la medida en que contiene los preceptos mínimos e imprescindibles para alcanzar el equilibrio necesario con los objetivos que la norma persigue, ajustándose así al principio de proporcionalidad.

Asimismo, la norma responde al principio de transparencia, pues, en aplicación del mismo, se ha dado publicidad a la disposición normativa con su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid y se han realizado los trámites de audiencia e información públicas.

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

Finalmente, se atiende al principio de eficiencia, toda vez que, aunque el proyecto regula la prueba para acceder a la condición de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor y la expedición del permiso de conductor, también incluye unos regímenes transitorios en virtud de los cuales, los conductores que a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, vinieran ejerciendo la actividad, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar las pruebas convocadas al efectos por el órgano competente. Asimismo, los conductores que vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, estarán exentos de superar las pruebas.

c) Análisis de alternativas

La prueba regulada en la Orden consiste en la realización de un ejercicio en formato preguntas tipo test que evalúan una serie de conocimientos que aseguran que los conductores están capacitados para el desarrollo de su ejercicio profesional de una forma eficaz y segura, considerando está fórmula la más adecuada para alcanzar el objetivo perseguido ya que otro tipo de prueba podría dificultar el acceso a la profesión de conductor o bien no cubrir el mínimo de exigencia requerido para prestar tales servicios.

No se ha considerado la no regulación ya que esta posibilidad impediría dar cumplimiento a lo dispuesto en la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que establece que “transcurrido el plazo previsto en el primer párrafo, todos los vehículos de arrendamiento con conductor deberán ir conducidos por conductores que se encuentren en posesión del permiso previsto en el artículo 3.2”.

3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

El proyecto se compone de una parte expositiva y una dispositiva integrada por 12 artículos, 1 disposición transitoria y 1 disposición final.

En la parte expositiva se establece la regulación de la prueba para el acceso a la profesión de conductor de vehículo con conductor que responde a las necesidades de seguridad y calidad del servicio en materia de arrendamiento de vehículo con conductor ya que la falta de un marco regulatorio específico podría derivar en la prestación del servicio no uniforme y en posibles riesgos para los usuarios.

Por otra parte, se establece que la prueba tendrá un formato de test, dividido en cuatro módulos que evalúan el conocimiento de la lengua castellana, conocimiento sobre los sistemas de navegación, itinerarios, destinos de mayor concurrencia, conocimientos sobre la accesibilidad para personas con movilidad reducida, primeros auxilios, la atención al cliente y el marco jurídico del sector, asegurando de esta manera que los conductores estén capacitados en las competencias necesarias para desarrollar su ejercicio profesional de una forma eficaz y segura.

Se dispone igualmente que la prueba se realizará de forma periódica, con la posibilidad de ajustar su frecuencia conforme a las necesidades existentes garantizando que los aspirantes puedan presentarse a la prueba en un plazo razonable de tiempo, evitando retrasos innecesarios.

Por otra parte, en cuanto a la realización de la prueba, se prevé que los titulares de un permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor expedido por otra Comunidad Autónoma, así como los titulares de un permiso de conductor de autotaxi expedido por un Ayuntamiento puedan quedar exentos de realizar la prueba siempre que la prueba superada para la obtención de dichos permisos incluya la evaluación de conocimientos equivalentes a los regulados en la orden.

Por último, la parte expositiva se refiere a los principios que han sido tenidos en cuenta en la elaboración del proyecto tales los principios de buena regulación, los principios de necesidad y eficacia, principio de proporcionalidad, transparencia, seguridad jurídica y eficiencia así como a los informes recabados en su tramitación.

En cuanto al articulado, el artículo 1 establece el objeto y ámbito de aplicación de la norma que, como ya se ha expuesto, tiene por objeto desarrollar las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid y la expedición del permiso de conductor.

El artículo 2 regula el contenido y estructura de la prueba.

El apartado 1 establece que la prueba de acceso constará de un máximo de 60 preguntas tipo test con cuatro opciones de respuesta cada una, de las que únicamente una será la respuesta válida.

El apartado 2 regula el contenido de la prueba dividido por los módulos siguientes:

- a) Módulo 1, conocimiento de la lengua castellana; gramática y léxico. Estará compuesto de 12 preguntas.
- b) Módulo 2, conocimiento del medio físico; compuesto de conocimientos de sistemas de navegación, manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio más importantes de la Comunidad de Madrid. Se incluirán también en este módulo el conocimiento de los protocolos de calidad del aire de los diferentes municipios de la Comunidad de Madrid y el sistema de etiquetas medioambientales. Estará compuesto de 18 preguntas.
- c) Módulo 3, conocimiento de la accesibilidad y servicio público; compuesto de conocimientos sobre la atención al cliente, así como a usuarios con discapacidad, menores de edad y animales domésticos, conocimiento sobre la Ley 5/2018, de 21 de diciembre, de acceso al entorno de las personas con discapacidad acompañadas de perros de asistencia y conocimientos sobre primeros auxilios. Estará compuesto de 18 preguntas.
- d) Módulo 4, conocimiento del marco jurídico aplicable a la actividad: normativa reguladora de los servicios de transporte público en vehículos de arrendamiento con conductor. Estará compuesto de 12 preguntas

El apartado 3 señala que para la realización de la prueba de obtención del permiso, el órgano competente publicará una muestra representativa de las preguntas del examen.

El artículo 3 regula la realización y evaluación de la prueba.

El apartado 1 establece que para considerar superada la prueba, se ha de obtener un resultado suficiente en cada uno de los módulos del artículo 2, debiendo el porcentaje de aciertos ser igual o superior al 50% de las preguntas en todos ellos.

El apartado 2 señala que la calificación final de la prueba será apto o no apto. En caso de resultar apto, para la obtención del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, el interesado deberá realizar la solicitud de expedición del permiso conforme a lo dispuesto en el artículo 9.

El apartado 3 establece que el interesado que obtenga el resultado no apto, deberá volver a realizar la prueba en su totalidad.

El artículo 4 regula la periodicidad de las pruebas.

El apartado 1 establece que se realizarán anualmente un mínimo de doce convocatorias mientras que en el apartado 2 se señala que, sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid realizará el número de pruebas que considere oportuno en función de la demanda existente en cada momento.

El artículo 5 regula la convocatoria de la prueba, indicando que será realizada por la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid de Transportes y se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

En la convocatoria se determinará el modo y lugar en que se realizarán las pruebas.

El artículo 6 se refiere a la solicitud de realización de la prueba estableciendo que para concurrir a la prueba de acceso a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, el interesado deberá presentar electrónicamente la solicitud correspondiente a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid

El artículo 7 regula el tribunal de la prueba y su composición, señalando que en caso de no se determine en la propia convocatoria, el órgano convocante designará un tribunal mediante resolución, procediendo, asimismo, a su publicación en el correspondiente Boletín Oficial.

Por otra parte, se indica que los tribunales de las pruebas estarán formados por cinco miembros: el presidente, tres vocales y el secretario, pudiendo designarse miembros suplentes de los anteriores. Al menos el presidente y otros dos miembros del tribunal deberán ser nombrados entre funcionarios que posean titulación superior, con independencia del cuerpo o escala al que pertenezcan.

El artículo 8 regula la exención de realización de la prueba.

En el apartado 1 se indica que los titulares de un permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor expedido por otra Comunidad Autónoma, así como los titulares de un permiso de conductor de autotaxi expedido por un Ayuntamiento, quedarán exentos de realizar la prueba regulada en esta orden siempre que la prueba superada para la obtención de dichos permisos incluya la evaluación de todos los conocimientos exigidos en las letras a), c) y d) del Artículo 2.2, así como los exigidos en la letra b) relativos a conocimientos de sistemas de navegación y manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación.

En el apartado 2 se señala que, en estos supuestos, la obtención del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor exigirá, además de lo previsto en el artículo 9, la acreditación de la prueba superada y de su contenido.

El artículo 9 la expedición del permiso de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor tras la superación de la prueba señalando que se expedirá de forma electrónica el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor previa presentación electrónicamente, por parte del interesado, de la solicitud correspondiente a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid.

El artículo 10 establece la regulación del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor.

El apartado 1 indica que todos los vehículos de arrendamiento con conductor deberán ir conducidos por conductores que se encuentren en posesión del permiso en vigor previsto en el artículo 9 de esta orden mientras que el apartado 2 indica que el permiso deberá ser accesible al usuario siempre que se esté prestando servicio

El artículo 11 regula la vigencia y renovación del permiso de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor.

El apartado 1 se refiere a la vigencia del permiso, indicando que el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor tendrá una vigencia de cinco años.

El apartado 2 señala que para la renovación del permiso, será necesario acreditar los requisitos del artículo 3.1 del Decreto 5/2024, de 10 enero, salvo lo relativo a la superación de la prueba.

El apartado 3 señala que a partir de los tres meses anteriores a la finalización de la vigencia del permiso por el transcurso del plazo de cinco años, el titular podrá presentar electrónicamente la solicitud de expedición por renovación a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid

El artículo 12 regula el Registro de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid.

El apartado 1 señala que se crea el Registro de Conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid, dependiente de la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, en el que se inscribirán de oficio los titulares del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor una vez expedido el permiso..

El apartado 2 establece los datos que se harán constar en el registro:

- a) Nombre, apellido y sexo del titular del permiso, el número de identificación fiscal o, en su caso, el número de identidad de extranjero.
- b) Fecha de nacimiento, nacionalidad, domicilio del titular del permiso, correo electrónico y foto.

El apartado 3 se refiere al tratamiento de los datos del registro, que deberá realizarse conforme lo establecido en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales).

La disposición transitoria primera regula el período transitorio para la obtención del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor.

En su apartado 1 establece que los conductores que vinieran ejerciendo la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024 estarán exentos de superar la prueba. Para la obtención del permiso de conductor deberán presentar electrónicamente la solicitud de expedición por exención de realización de la prueba a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, y acreditar, ante el órgano competente para la expedición de las autorizaciones, figurar de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y el resto de los requisitos establecidos en el artículo 3.1 del Decreto 5/2024, de 10 de enero.

En su apartado 2 establece que los conductores que a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero vinieran ejerciendo la actividad de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor, pero no tuvieran la antigüedad mencionada en el apartado primero, tendrán un plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta orden para superar la prueba, pudiendo seguir conduciendo este tipo de vehículos hasta la finalización del plazo.

En el apartado 3 se establece que transcurrido el plazo de dieciocho meses desde la entrada en vigor de la presente orden, todos los vehículos de transporte con conductor deberán ir conducidos por conductores que se encuentren en posesión del permiso previsto en esta orden.

La disposición final primera regula la entrada en vigor señalando que la presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

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

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.

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

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

c) Vigencia de la norma

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

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de Orden ya que mediante la misma se lleva a cabo el desarrollo de un Decreto, como es el 5/2024, de 10 de enero. Además la disposición final primera del Decreto 5/2024,

de 10 de enero, establece que el consejero competente en materia de transportes está habilitado para realizar el desarrollo normativo del artículo 3.1 f), por lo que el instrumento jurídico debe ser una orden.

4. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21^a 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.

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5^a 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.

Con motivo de la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, se declararon nulos los artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que regulaban el transporte urbano de viajeros, así como el párrafo 2, del artículo 2, al considerar que la regulación que hacía el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial. De ahí que la Comunidad de Madrid promulgara la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el territorio de la misma.

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

Posteriormente se dictó el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento con conductor que en su disposición final

primera habilita al titular de la consejería competente en materia de Transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del artículo 3.1f).

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

5. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

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

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

No obstante, el proyecto de Orden, en la disposición transitoria primera establece que, los conductores que vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, estarán exentos de superar las pruebas por lo que es posible que la recaudación en este concepto pudiera ser menor en aplicación de la exención citada.

Además, el propio texto normativo, establece que, una vez superada la prueba establecida al efecto, y verificado el cumplimiento de los requisitos del artículo 3, se expida el correspondiente permiso de conductor de vehículo VTC definitivo condicionado al pago de la tasa por expedición, que en este

supuesto será la correspondiente al epígrafe 2285 “Otorgamiento o renovación tarjetas de Conductor Profesional” por un importe unitario de 33,47 lo que supondrá una recaudación por ese concepto de 591.548,78 euros

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

b) Impacto económico

La regulación que se contiene en el proyecto normativo no tiene un verdadero impacto económico, ya que la prueba de conocimiento a la que han de someter quienes pretendan ser conductores de vehículos de arrendamiento de vehículo con conductor, se establece en el Decreto 5/2024, de 10 de enero, y el proyecto de orden solo desarrolla ese artículo definiendo el contenido, estructura y calificación de tales pruebas.

6. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El coste directo de las cargas administrativas de aplicación en este caso, de conformidad con lo previsto en el Anexo V de la Guía Metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo aprobada por el Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

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

Se actualizan los cálculos realizados respecto de la MAIN anterior, al haberse suprimido determinados preceptos.

Así, la concurrencia a las pruebas de acceso a la profesión regulada en el artículo 6, supone:

Artículo 6	Concepto	Coste	Población	Total
6	Presentación de solicitud electrónica	5	17.674	88.370
TOTAL		5	17.674	88.370

Por otra parte, el artículo 8 establece la posibilidad de convalidación del permiso de conductor autotaxi expedido por el Ayuntamiento de Madrid. Respecto del siguiente cálculo, se ha tenido en cuenta una población de 8.000 interesados que pudieran solicitar las convalidaciones previstas en este artículo.

Artículo 8	Concepto	Coste	Población	Total
8.2	Presentación electrónica de documentos	4	8.000	32.000
TOTAL		4	8.000	32.000

Además, el artículo 12 crea el registro de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor en el que se inscribirán los titulares del permiso, lo que supone unas cargas administrativas:

Artículo 12	Concepto	Coste	Población	Total
12.1	Inscripción electrónica en un registro	50	17.674	300.458

Por otro parte, el artículo 10 establece que el permiso deberá llevarse en un lugar accesible al usuario siempre que se esté prestando el servicio, lo que supone unas cargas administrativas:

Artículo 10	Concepto	Coste	Población	Total
10.2	Presentación electrónica de documentos	4	17.674	70.696

Por último, el artículo 11 señala que el permiso de conductor tendrá una vigencia de cinco años, debiendo solicitar transcurrido el período de vigencia de cinco años, el titular del permiso deberá solicitar su renovación, lo que supone unas cargas administrativas:

Artículo 11	Concepto	Coste	Población	Frecuencia	Total
11.3	Presentación de solicitud electrónica	5	17.674	1/5	17.674

En definitiva, las exigencias contenidas en el proyecto de orden por la que se regulan las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor representa unas cargas para los interesados de 509.198 euros.

7. IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL

a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 9.1b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, su emisión corresponde a la Dirección General de Igualdad que, mediante escrito de 27 de noviembre de 2024, informa que se prevé que la disposición normativa tenga un impacto positivo por razón de género y que, por tanto, incide en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, dado que en el artículo 11.2.b) se establece que en el Registro de Conductores de vehículos VTC se hará constar, entre otros datos, el sexo del titular de la autorización, en coherencia con artículo 20 de la LO 3/2007 en el que se prevé la recogida de datos con la variable sexo, a fin de conocer el efecto diferencial que pueden tener las políticas públicas sobre la situación de las mujeres y de los hombres.

b) Impacto de la norma en la familia, infancia y adolescencia

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, con la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y el artículo 47 de la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantía y Protección Integral y la adolescencia de la Comunidad de Madrid, es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, y el artículo 8 del Decreto 76/2023, de 5 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica básica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid, su emisión corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, que en su escrito de 28 de noviembre de 2024 estima que el proyecto normativo no genera ningún impacto en materia de Familia, Infancia y Adolescencia.

8. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

8.1. Trámite de consulta pública.

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

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

- **FREENOW.**

Proponen una serie de aportaciones relativas al contenido y criterios de las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de

arrendamiento con conductor entre los que se encuentra la inclusión de módulos específicos relativos a:

- a) Marco jurídico y normativa objeto de las pruebas de acceso
- b) Emisiones, sostenibilidad y accesibilidad
- c) Lengua castellana
- d) Planos, centros de interés e itinerarios

En el Proyecto normativo se incluyen todas las aportaciones, concretamente en el artículo 3 de la orden que regula el contenido de las pruebas.

- **BOLT**

Realizan las siguientes propuestas:

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

En el proyecto normativo se encuentran previstas las aportaciones que figuran en los apartados a), b) y d) mientras que el apartado c) no ha sido incluido en el proyecto ya que el establecimiento de un período de prueba podría generar inseguridad jurídica para los conductores.

- **CABIFY ESPAÑA S.L**

Realizan las siguientes propuestas:

- a) Consideran que la orden debe desarrollarse en consonancia con los principios que inspiran la normativa y jurisprudencia comunitaria en el sentido de que los requisitos sean sencillos y no ir más allá de lo necesario.
- b) Impulsar la profesionalización del sector y el atractivo de la profesión de conductor.
- c) Facilitar el acceso a la profesión para que se generen más empleos y evitar el establecimiento de cuellos de botella.
- d) Diálogo social con los sindicatos y empresas para la puesta en marcha

e) Que las pruebas o requerimientos respondan a criterios de carácter habilitante o referido a los conocimientos técnicos que debe reunir un profesional de su condición y no a contenidos memorísticos.

f) Garantizar un número suficiente de convocatorias.

g) Homologación de centros de evaluación y utilización de medios telemáticos para la superación de las pruebas y la mejora de la agilidad de los procesos.

En el proyecto normativo se incluyen todas las aportaciones realizadas.

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

Realizan las siguientes propuestas:

a) Que el acceso a la profesión debe ser lo suficientemente sencillo, libre de requisitos obsoletos y centrados en la mejora de la calidad del servicio.

b) Que la prueba se realice conforme a los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

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

c) Que se recoja en la Orden un sistema de expedición del correspondiente permiso de conductor rápido y digital a fin de evitar burocracia

y facilitar su control y portabilidad por parte de los conductores de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor.

En el proyecto normativo se incluyen todas las aportaciones realizadas.

8.2. Informes

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se han recabado los siguientes informes:

-Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local de acuerdo con lo previsto en los artículos 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, 4.2.c) y 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 25.3.a) del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración.

-Informe de impacto por razón de género solicitado a la Dirección General de Igualdad, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres y en virtud del artículo 9.1b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

-Informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia solicitado a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de acuerdo con 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, el artículo 8 del Decreto 76/2023, de 5 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica básica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid y el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

-Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera en virtud del artículo 2 f) 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.

-Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia, en base al artículo 4.g) y a los criterios 12 y 14 del Decreto 85/2002, de 23 de mayo, por el que se regulan los sistemas de evaluación de la calidad de los servicios públicos y se aprueban los Criterios de Calidad de la Actuación administrativa en la Comunidad de Madrid.

-Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, solicitado de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

-Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, en virtud del artículo 4.1 a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

8.2.1 Informes emitidos

-Informe por razón de género.

La Dirección General de Igualdad mediante escrito de 27 de noviembre de 2024, informa que se prevé que la disposición normativa tenga un impacto positivo por razón de género y que, por tanto, incide en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, dado que en el artículo 11.2.b) se establece que en el Registro de Conductores de vehículos VTC se hará constar, entre otros datos, el sexo del titular de la autorización, en coherencia con artículo 20 de la LO 3/2007 en el que se prevé la recogida de datos con la variable sexo, a fin de conocer el efecto diferencial que pueden tener las políticas públicas sobre la situación de las mujeres y de los hombres.

- Informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia

La Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, en escrito de 28 de noviembre de 2024 estima que el proyecto normativo no genera ningún impacto en materia de Familia, Infancia y Adolescencia.

-Informe de coordinación y calidad normativa.

La Oficina de Calidad Normativa mediante escrito de 4 de diciembre de 2024, informa el proyecto normativo realizando las observaciones que a continuación se indican:

-En la parte expositiva se sugiere, por su carácter básico, citar antes el artículo 129 de la LPAC que el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, observación que se acepta y se incorpora al texto del proyecto.

-Se sugiere seguir el orden de justificación de los principios de buena regulación que se contiene en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, así como revisar la justificación del principio de proporcionalidad, como del principio de necesidad y eficacia, y del principio de transparencia, observación que se acepta y se incorpora al texto del proyecto.

- Respecto de la justificación del principio de eficiencia, se indica que se mantienen la actual propuesta en el sentido de que la orden no sólo regula el desarrollo de la prueba de conocimientos, sino también la expedición posterior del correspondiente permiso de conductor, por lo que será de aplicación tanto el régimen transitorio previsto en el Decreto 5/2024, de 10 de enero, como en la disposición transitoria primera de la Orden.

-Se sugiere revisar el párrafo quinto de la parte expositiva del proyecto de orden.

Se acepta y se elimina el citado párrafo quinto, por entender que esta aclaración ya está incluida en el párrafo segundo de la parte expositiva.

-Se sugiere revisar el contenido del artículo 2 del proyecto de orden relativo a los requisitos para adquirir la condición de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor evitándose en todo caso la reproducción inexacta o coincidente solo en parte con la normativa reproducida. La misma observación resulta aplicable a la disposición transitoria primera que reproduce de manera inexacta el régimen transitorio contenido en la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024, de 10 de enero, sin mención expresa a ello.

Se acepta la observación y se modifica la redacción de los preceptos reproduciendo de forma exacta la normativa de referencia.

-Se sugiere revisar a lo largo de todo el proyecto, las expresiones “conductor de vehículos VTC” y “conductor de VTC” empleándolas de modo uniforme, ya que se observa que se utilizan las expresiones «conductor de vehículos VTC» (título del artículo 2 y artículos 2.2.2, 4.1, 7.5 y 7.6, 8.4 y 8.5, 10, 11, 12, 13.1 y 13.2, 14, disposición transitoria primera, disposición transitoria segunda, anexo I, anexo II, anexo III y anexo IV) y «conductor de VTC» (artículos 2.2.1, 6.1, 11, título del artículo 13, disposición transitoria primera, anexo I y anexo II).

Se acepta la observación y se unifica la terminología en todo el texto normativo por la de “conductor de vehículos de arrendamiento con conductor”, modificando los preceptos indicados.

- Se sugiere sustituir la expresión «La orden» por «esta orden» en los párrafos quinto y séptimo de la parte expositiva y en el artículo 1.2, aceptándose la observación y modificando la redacción en los términos señalados.

- Se sugiere una revisión del contenido, organización y titulación de los artículos 3, titulado «Contenido de las pruebas», 7 titulado «Estructura del ejercicio» y 8 titulado «Calificación del ejercicio», a fin de lograr una regulación más ordenada y coherente que permita una mayor claridad de los diferentes contenidos de la regulación, sugiriéndose incluir el contenido de las pruebas en un artículo, su calificación y los criterios por los que se entiende superadas las pruebas en artículos diferentes.

En el mismo sentido, se sugiere dedicar uno o dos artículos específicos a la regulación del permiso del conductor que se regula de modo disperso y repetitivo en los artículos 2.2.2, 8.4 y 5, 12, 13 y 14.

Se acepta la observación y se reformulan los artículos citados para adecuar su contenido al objeto de la regulación.

- Se sugiere adaptar los artículos 2.2, 3.1, 7.1 y 8.2. a la regla 31 de las Directrices en relación con la división del artículo en apartados y que cuando deba subdividirse un apartado, se hará en párrafos señalados con letras minúsculas, ordenadas alfabéticamente: a), b), c). Cuando el párrafo o bloque de texto deba, a su vez, subdividirse, circunstancia que ha de ser excepcional, se numerarán las divisiones con ordinales arábigos (1.º, 2.º, 3.º ó 1.ª, 2.ª, 3.ª, según proceda).

Se acepta la observación planteada y se modifica la numeración de los artículos en los términos señalados.

- Se sugiere que en la parte expositiva, en el párrafo tercero, realizar la cita abreviada del Decreto 5/2024, de 10 de enero, ya que ha sido mencionado de manera completa en el párrafo segundo y en la parte dispositiva, la misma observación se realiza a los artículos 2.1, 3.1.4, 11 y disposición transitoria primera, ya que la cita completa se ha realizado en el artículo 1.

Se aceptan tales observaciones, modificando la redacción incluyendo la cita abreviada en los términos señalados.

-Se sugiere sustituir la composición de los artículos y las disposiciones finales de conformidad con la regla 29 de las Directrices.

Se aceptan tales observaciones, y se sustituyen en los términos señalados.

- Se sugiere añadir un título a las disposiciones transitorias, incluyéndose el mismo tanto en la disposición transitoria primera como en la segunda.

-Se eliminan los guiones, asteriscos, así como cualquier otro tipo de marcas en el texto de la disposición siguiendo la sugerencia planteada. Además se revisa el uso de las mayúsculas así como la ubicación y composición de los anexos adaptando el texto a las directrices establecidas.

- Se sugiere eliminar la negrita y el sangrado de la redacción del título, sustituyendo la redacción actual por:

Proyecto de Orden, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se regulan las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid.

Se acepta la propuesta y se incorpora al texto en los términos indicados.

- Se sugiere eliminar, por innecesario, el primer párrafo de la parte expositiva que se refiere a la Constitución española, el Estatuto de Autonomía y a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

Se acepta la propuesta y se elimina el primer párrafo de la parte expositiva referido a la Constitución, Estatuto de autonomía y Ley 20/98

-En el segundo párrafo, se sugiere incluir entre comillas la cita literal del artículo 3.1.f) del Decreto 5/2024, de 10 de enero, aceptándose la propuesta.

- Se sugiere situar el tercer párrafo de la parte expositiva, referente a la competencia del titular de la consejería para dictar la orden, al penúltimo párrafo de esta parte expositiva y sustituir «Infraestructuras, es» por «Infraestructuras es».

Se acepta la propuesta, se sitúa el párrafo en el lugar indicado y se elimina la coma.

-Se sugiere, por innecesario, valorar la supresión del cuarto párrafo del preámbulo, aceptándose la propuesta por lo que es suprimido.

- En el sexto párrafo se sugiere precisar sustituir «centro de mayor concurrencia» por «destinos de mayor concurrencia» y precisar si la expresión «personas con capacidades reducidas» se refiere a personas con discapacidad o un sentido más amplio de personas con algún tipo de limitación, como una movilidad reducida que no necesariamente debe constituir una discapacidad.

Se aceptan las propuestas y se sustituyen los términos anteriores por “destinos de mayor concurrencia” y “personas con movilidad reducida”

-En el octavo párrafo se sugiere sustituir «evitando retrasos que puedan perjudicarles» por «evitando retrasos innecesarios», aceptándose la propuesta y modificando el término señalado.

-Se sugiere adaptar los párrafos decimocuarto, decimoquinto y decimosexto de la parte expositiva a las reglas 13 y 16 de las Directrices, sugiriéndose una redacción alternativa que es aceptada e incorporada al texto.

- En el artículo 1, que regula el objeto y ámbito de aplicación, se sugiere precisar el objeto específico de la propuesta normativa de acuerdo con lo

indicado en su título (regulación de las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid), eliminando la remisión al artículo 3.1.f) del Decreto 5/2024, de 10 de enero, por innecesario ya que se ha citado en la parte expositiva.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

- En el artículo 2.2.1, se señala que en caso de que «titular del permiso no realice la comunicación a la que se refiere el apartado anterior, la responsabilidad será exclusivamente del titular del permiso, pudiendo derivarse de esta omisión la pérdida definitiva del permiso de conductor de VTC». Se sugiere precisar en qué casos puede derivarse esta pérdida y en cuáles no. O bien revisar si lo que se quiere expresar es que en todo caso se deriva una pérdida definitiva.

Se acepta la observación y se indica en el precepto que la falta de comunicación deriva en la pérdida definitiva.

- En el artículo 3, titulado «Contenido de las pruebas», en su apartado 1, se utiliza la palabra «ejercicio» por lo que se sugiere precisar que las «pruebas» consistirán en la realización de un ejercicio con el contenido y estructura que se establece en la orden. Además, se sugiere, a lo largo del proyecto de orden, unificar la terminología al referirse a la prueba ya que se utilizan tanto el término prueba como ejercicio.

Se acepta la propuesta y se unifica con el término prueba en todo el texto de la orden.

-En el apartado 1.1, la relación de conocimientos de la lengua castellana que se cita resulta llamativa, generando dudas la utilidad del conocimiento de los refranes, en particular, si se atiende al hecho de que entre los destinatarios del servicio cabe incluir a las personas extranjeras. Tampoco se entiende la expresión «similitudes».

Se acepta la propuesta y se procede a eliminar ambos términos del precepto señalado.

-En el apartado 1.3 se sugiere sustituir «condiscapacidad» por «con discapacidad», aceptándose la propuesta realizándose el cambio solicitado.

-En el artículo 4, dado que se regula la «periodicidad» de las pruebas, parece deducirse que se establece una periodicidad mínima mensual. Se sugiere establecer un tiempo mínimo entre una convocatoria y la siguiente o un máximo de convocatorias anuales.

Respecto de esta observación, se mantiene la redacción del precepto en los términos iniciales, entendiendo que el establecimiento de un mínimo de convocatorias anuales otorga suficiente certeza para los interesados y posibilita flexibilidad a la hora de realizar pruebas en función de la demanda existente en cada momento.

- En el artículo 5, que regula la convocatoria de las pruebas, se sugiere establecer el órgano competente para realizar dicha convocatoria y su contenido, indicando, por ejemplo, el programa o temario, composición del tribunal, calendario de la prueba y de las demás actuaciones.

Se acepta la propuesta y se procede a modifica el artículo en los términos indicados.

- En el artículo 6, dado su contenido se sugiere sustituir su título «Requisitos para concurrir» por el de «Solicitud de realización de la prueba».

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

-En el artículo 5, apartado 1, se sugiere revisar la remisión al apartado 3 de ese artículo, porque en dicho apartado no se hace referencia a un modelo de solicitud sino al modo de presentación de la solicitud (medios telemáticos).

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

-En su apartado 2 se sugiere revisar la referencia a que «a la solicitud deberá acompañarle el justificante de pago de la tasa de la prueba que en su caso se establezca, así como los documentos recogidos en el Anexo II» ya que el anexo II es una declaración responsable sobre el cumplimiento de los requisitos para obtener el permiso de conductor. Además, se sugiere incluir en este apartado que, junto al justificante del pago de la tasa, es necesario la aportación del certificado de delitos de naturaleza sexual al que se refiere el artículo 2.3.

Se acepta la propuesta y se incluyen los cambios indicados.

- En el artículo 7 se sugiere una revisión de la redacción en su apartado 3 que señala que «La no superación de alguno de los módulos conllevará a la suspensión del total de la prueba» sugiriéndose a fin de evitar confusiones y reiteraciones innecesarias, revisar la redacción para mayor claridad, proponiéndose indicar que en caso de no obtener el número mínimo de respuestas correctas exigibles en cada módulo supondrá la no superación de la prueba y la declaración de no apto.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

-Se sugiere precisar, también, la redacción de su apartado 4, ya que se entiende que lo que se quiere decir es que el interesado que no haya resultado apto deberá realizar de nuevo la totalidad de la prueba correspondiente en una posterior convocatoria, sin que se reserven los módulos sobre los que hubiera alcanzado el número mínimo de respuestas correctas exigido.

Respecto de esta observación se mantiene la redacción en los términos actuales ya que el mensaje que se pretende trasladar es precisamente ese, que no se contempla guardar los módulos superados y por ello debe examinarse siempre de la totalidad de los módulos.

-En el apartado 5 se sugiere añadir un punto entre «prueba» y «En caso».

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

-En el apartado 6 se sugiere sustituir la expresión «sin numeración alguna» por «sin indicar la puntuación obtenida» y precisar que el aspirante podrá consultar no solo el resultado obtenido en cada módulo sino también la calificación final de la prueba.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

-Respecto del permiso provisional se indica que tendrá una «vigencia de hasta tres meses» lo que se sugiere también precisar en el sentido de si lo que se quiere expresar es que tendrá «una vigencia máxima de tres meses».

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

- El artículo 9 regula el «Tribunal de las pruebas y composición», sugiriéndose completar su regulación recogiendo aspectos como, por ejemplo, la designación de sus miembros y las reglas básicas de funcionamiento. Así, por ejemplo, respecto de la designación se sugiere valorar establecer algún criterio respecto de la designación de los dos vocales que realiza el director general competente en materia de transportes como presidente y respecto del secretario. También se sugiere clarificar la redacción respecto de si este Tribunal se ocupa no solo de las reclamaciones derivadas de los resultados de la prueba o de otros aspectos relacionados con esta.

Se acepta la observación, y se actualiza el contenido del artículo en los términos indicados.

- El artículo 10 regula las «Convalidaciones», a la que se refiere también la parte expositiva del proyecto de orden, donde se prevé la posibilidad de convalidar los permisos de este tipo de conducción obtenidos en otras comunidades autónomas, siempre que se cumplan criterios de reciprocidad y equivalencia en los requisitos. Se sugiere que se recojan en el artículo 10 estos criterios.

Respecto de esta observación, se acepta la observación y se actualiza el contenido del artículo.

-En su apartado 1 se sugiere sustituir la redacción actual por:

Tendrán plena eficacia en la Comunidad de Madrid el permiso de conductor de vehículos VTC en otra comunidad autónoma que podrá convalidarse sin necesidad de realizar la prueba para su obtención en la Comunidad de Madrid.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

En su apartado 3 se sugiere eliminar el inciso final «una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2», ya que sí se acepta la validez del título de otras comunidades autónomas no parece tener sentido la necesidad de acreditar circunstancias que ya demostraron en su comunidad autónoma de origen.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

- El artículo 11 regula el «Registro de conductores de VTC» sugiriéndose, en primer lugar, revisar la forma para referirse en el proyecto de orden, donde también se utiliza la expresión «Registro de Conductores de vehículos VTC de la Comunidad de Madrid» (artículo 10.3) y «Registro de Conductores de vehículos VTC» (párrafo séptimo de la parte expositiva, artículo 11.1.2 y 3 y disposición transitoria segunda).

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto por “Registro de Conductores de vehículos de arrendamiento con conductor”

-Además, conviene recordar que la habilitación que contiene la disposición final primera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, se limita a la regulación de las pruebas a las que se refiere su artículo 3.1.f), por lo se observa la necesidad de clarificar el carácter y alcance de este registro en el sentido de señalar si la inscripción es necesaria para el ejercicio de la profesión de conductor o es meramente organizativo a los efectos de registrar los aspirantes que han superado las pruebas y a los que se les expide el permiso correspondiente.

Respecto de esta cuestión se informa que el registro se articula en términos organizativos para registrar los aspirantes y que se les pueda expedir el correspondiente permiso.

-El apartado 1 de este artículo 11 señala que se crea «De acuerdo con lo establecido en el Decreto 5/2024, de 10 de enero,». Puesto que este decreto no establece un registro de conductores, se sugiere precisar si a lo que se está refiriendo es al «Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor» previsto en el citado decreto cuya disposición final segunda habilita al titular de la consejería con competencias en materia de transportes para su creación.

Se acepta la propuesta y se elimina la referencia al Decreto.

Se sugiere, además, especificar si la inscripción es de oficio una vez expedido el permiso definitivo o es a solicitud del interesado.

Y, si lo que se regula es un registro de conductores, revisar las referencias que se hacen a la «autorización» [artículo 11.2.b)] y a las «autorizaciones administrativas» [(artículo 11.2.f)].

Analizada la observación, se modifica el texto del precepto y se eliminan las referencias indicadas.

-Por otro lado, en el apartado 3 de este artículo 11, se sugiere hacer referencia en materia del tratamiento de protección de datos personales al «Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos)».

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados.

- En el artículo 12.1 se sugiere sustituir «artículo 8 apartado 4 y apartado 5» por «artículo 8.4 y 5».

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados

- En el artículo 14, se sugiere revisar el contenido ya que su título se refiere a la «vigencia, renovación y recuperación del permiso de conductor de vehículos VTC» sin embargo su contenido omite cualquier referencia a la recuperación.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados

-En su apartado 3 se sugiere sustituir «Comunidad de Madrid» por «Administración».

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados

-Se sugiere valorar la inclusión de una disposición adicional que establezca un plazo específico para la convocatoria de estas pruebas desde la entrada en vigor de la orden.

Se considera suficiente la regulación establecida en los artículos 6 y 7 entendiéndose que no es necesario la inclusión de plazo para la primera convocatoria.

- La disposición final primera, contiene la habilitación a la dirección general competente en materia de transportes para el desarrollo de la prueba en modo autoexamen, sugiriéndose aclarar la compatibilidad de esta prueba con la regulada en el proyecto de orden y sustituir «garantizar la identidad» por «garantizar la Identificación».

Se realiza la actualización de los términos indicados y se señala que la prueba en modo de autoexamen es la misma prueba que la que regula la orden si bien en otra modalidad de desarrollo.

-De acuerdo con la regla 43 de las Directrices, se sugiere sustituir la redacción actual de la disposición final segunda, relativa a la entrada en vigor.

Se acepta la propuesta y se sustituyen el texto en los términos indicados

Respecto de las observaciones formuladas por la Oficina de Calidad Normativa contenidas en el apartado 4 de su informe relativas a la Memoria del Análisis del Impacto Normativo, se indican las siguientes:

- i) En relación a la ficha de resumen ejecutivo:

a) Con carácter general, se sugiere adaptar el modelo, apartados, títulos y organización al modelo de ficha de resumen ejecutivo incluida en la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid.

b) En el apartado «órgano proponente» se sugiere, por un lado, sustituir su título por «Consejería/órgano proponente» y añadir en el apartado la consejería promotora de la norma, esto es, la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

c) En el apartado «Fecha inicial» se sugiere suprimir el inciso inicial, ya que la fecha sirve para identificar las sucesivas versiones de la MAIN. Además, se sugiere para evitar discrepancias con la fecha de la firma, sustituir «11 de noviembre de 2024» por «22 de noviembre 2024» o bien citar solo «Noviembre de 2024».

d) En el apartado objetivos que se persiguen, se sugiere incluir «de» entre «fin» y «crear».

e) En el apartado «tipo de norma» se sugiere eliminar la referencia a la consejería o en caso de mantenerse, escribir con mayúscula inicial la palabra Consejería.

f) En el apartado «estructura de la norma» se indica que el proyecto de orden tiene 15 artículos. Sin embargo, en el proyecto remitido se contabilizan 14 artículos, por lo que se sugiere modificar la redacción en este sentido.

g) En el apartado relativo a los «informes a los que se somete el proyecto» se sugiere, en primer lugar, estructurar los informes en formato listado, distinguiendo entre los informes preceptivos y los no preceptivos y los informes solicitados y a solicitar.

Además, en concreto, se sugiere sustituir «De la Oficina de Calidad Normativa por «Informe de coordinación y calidad normativa» y «de la Dirección General de Igualdad; de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad» por «informes de impacto social».

h) En el apartado «Trámite de participación: audiencia e información públicas» se sugiere sustituir este título por «Trámites de participación: consulta pública, audiencia e información pública».

i) En el apartado «Adecuación al orden de competencias» se sugiere revisar la redacción, citar correctamente el artículo 26.1.6 del EACM (ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, el transporte terrestre y por cable), sustituir la cita del artículo 21.g), por el artículo 41.d), referido a las atribuciones de los consejeros en materia de potestad reglamentaria, de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, añadiendo además la referencia a la disposición final primera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que habilita al titular de la consejería competente en materia de transportes para desarrollar su artículo 3.1.f) y suprimir el segundo párrafo por considerarse innecesario para el orden de distribución de competencias.

j) En el apartado «Impacto económico y presupuestario, Efectos sobre la economía en general» se sugiere sustituir «de» por «que».

Así mismo, en el subapartado referido al impacto presupuestario, se sugiere sustituir «presupuestos de la Comunidad de Madrid» por «Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid» e incluir el importe total estimado del ingreso que se prevé obtener, tal y como se recoge en el apartado 4.a) de la MAIN.

Se aceptan la totalidad de las observaciones realizadas a la ficha de resumen ejecutivo de la MAIN y se procede a la modificación de las mismas en los términos indicados.

-Respecto al cuerpo de la MAIN se realizan las siguientes observaciones:

a) Se sugiere numerar el apartado «INTRODUCCIÓN» como apartado 1 y renumerar el resto de apartados de la MAIN a partir de éste.

Se acepta la propuesta y se procede a renumera los apartados de la MAIN en los términos se sugiere sustituir el título del apartado

b) Se sugiere sustituir el título del apartado 1 por «2. JUSTIFICACIÓN DEL ACIERTO, CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO DE LA PROPUESTA». Además, se sugiere, por innecesario, eliminar el primer párrafo que hace referencia a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre. En caso de mantenerse, en favor del principio de seguridad jurídica, se sugiere revisar la redacción para hacer las citas correctas de las normas que han modificado la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, e incluir las disposiciones modificativas no señaladas.

Se acepta la propuesta y se procede a renumera el apartado indicado, procediendo a enumerar la totalidad de las modificaciones realizadas a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

c) En relación al apartado «3. PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN» se actualiza en la MAIN en los términos indicados.

d) En el apartado 1.c) «Análisis de alternativas» se sugiere revisarlo para señalar que se ha valorado la alternativa de no regular, explicando los motivos por los que se rechaza.

Se acepta la propuesta y se procede a actualizar el apartado relativo al “análisis de alternativas” valorando la alternativa de la no regulación.

e) En consonancia con la observación a la ficha de resumen ejecutivo realizada *ut supra*, en el apartado 2.a) de la MAIN relativa al contenido del proyecto de orden, se sugiere sustituir «15 artículos» por «14 artículos» y reordenar a tal efecto todas las menciones que se hacen en este apartado a cada uno de los artículos, ajustando con exactitud tanto el número del artículo como el contenido al proyecto de orden remitido para informe.

Se acepta la propuesta y se actualizan las menciones a cada uno de los artículos incluidos en el proyecto de orden.

f) En el apartado 2.b), referido al «Encaje de la norma en el derecho nacional y en el de la Unión Europea», se sugiere desarrollar más el apartado y hacer cita de la normativa principal en la materia, tanto desde el punto de vista estatal como desde el ordenamiento jurídico autonómico

Se acepta la propuesta y se actualiza el apartado mencionado.

g) En el apartado 3, a efectos expositivos, se sugiere intercambiar el orden de los párrafos primero y segundo para citar en primer lugar el orden de distribución de competencias según el Título VIII de la Constitución española y posteriormente el EACM.

Se acepta la propuesta y se actualiza el apartado mencionado en los términos indicados.

h) En el apartado 4.a), tercer párrafo, se sugiere escribir con minúscula inicial el término disposición transitoria primera.

Se acepta la propuesta y se actualiza el apartado mencionado en los términos indicados.

i) En el apartado 4.b) referido al «Impacto económico», se sugiere revisar la existencia de un verdadero impacto económico, ya que la prueba de conocimiento se establece en el Decreto 5/2024, de 10 enero, y el proyecto de orden solo desarrolla ese artículo definiendo el contenido, estructura y calificación de esas pruebas.

Se acepta la propuesta y se actualiza el apartado mencionado en los términos indicado, señalando que no existe un verdadero impacto económico, ya que la prueba de conocimiento se establece en el Decreto 5/2024, de 10 enero, y el proyecto de orden solo desarrolla ese artículo definiendo el contenido, estructura y calificación de esas pruebas.

j) En el apartado «5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS», se sugiere revisar la identificación y cálculo de las cargas, dado que se observa que no se han identificado correctamente algunas cargas ni se han incluido todas las cargas establecidas en el proyecto de orden.

Se acepta la propuesta y se actualiza el apartado mencionado, incluyendo la totalidad de las cargas derivadas tanto de la presentación de solicitud a las pruebas como de presentación de documentación, actualizando los importes correspondientes.

Igualmente, se añaden nuevas cargas no identificadas inicialmente derivadas de la necesidad de convalidar el permiso de conductor que se impone a aquellos profesionales que hayan obtenido dicho permiso en otra comunidad autónoma; así como la inscripción en el Registro de Conductores de vehículos VTC de la Comunidad de Madrid; la obligación de llevar en el permiso en un lugar visible y accesible al usuario siempre que se esté prestando servicio; así como la renovación del permiso del artículo.

k) En el apartado «6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL» se sugiere sustituir el título por «6. IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL» y que se actualicen las citas normativas de los informes de carácter social.

Se acepta la propuesta y se modifica el texto en los términos indicados.

l) En el apartado «IX. EVALUACIÓN *EX POST*» se sugiere incluir la referencia a los artículos 3.3, 7.4.e) y 13 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

Se acepta la propuesta y se incluyen las referencias indicadas.

Respecto a las observaciones relativas al apartado de los aspectos más relevantes de la tramitación de la norma, se han formulado las siguientes:

-Se sugiere, en relación al trámite de consulta pública, que se expongan las aportaciones u observaciones de cada uno de los intervinientes en este trámite, siendo necesario, así mismo, contestar o motivar cada una de ellas, señalando, en su caso, qué aportaciones se han recogido.

Analizado el apartado correspondiente, se revisa que está, incluidas las aportaciones que se recogen en proyecto de la orden así como las que han sido rechazadas, justificando la causa de su no inclusión.

- Respecto a los informes señalados en el apartado 8.2 (que se encuentra dentro del apartado 7, por lo que se sugiere adecuar el número), se sugiere

diferenciar aquellos que se han solicitado y emitido, de aquellos que se solicitan en un momento posterior, así como aquellos que son preceptivos de los que no lo son, y recogerlo todo en formato listado.

Se acepta la propuesta, actualizando los informes en formato listado diferenciando los que se han solicitado de los que se solicitarán en un momento posterior.

Además, se actualiza la normativa en virtud de la cual se justifica la solicitud de cada uno de los informes y se incluye como nueva solicitud el informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia de acuerdo con la sugerencia formulada.

No se incluye la petición de Informe de impacto económico a la Dirección General de Economía al haberse revisado el apartado relativo al “Impacto económico” entendiendo que el proyecto de orden no tiene un verdadero impacto económico, ya que la prueba de conocimiento se establece en el Decreto 5/2024, de 10 de enero, y el proyecto de orden solo viene a desarrollar el decreto en cuanto al contenido, estructura y calificación de la prueba.

-En el apartado 8.3 (que también se encuentra dentro del apartado 7 y debe adaptarse a la numeración correcta) se sugiere sustituir «El trámite de audiencia e información públicas» por «los trámites de audiencia e información pública» así como eliminar cita del artículo 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

Se acepta la propuesta y se actualiza el apartado mencionado en los términos indicados.

Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera, mediante escrito de 9 de diciembre de 2024, informa el proyecto normativo realizando las observaciones que a continuación se indican:

-Por parte de UNAUTO VTC Y ASEVAL-MADRID, se proponen las siguientes modificaciones al articulado:

En el artículo 2, se propone la siguiente redacción:

“c) No estar inscrito en el Registro de delitos de naturaleza sexual

En lugar de:

c) No haber sido condenado por la comisión de delitos contra la libertad sexual y/o estar inscrito en el Registro de delitos de naturaleza sexual y mientras conste en el mismo.

Respecto de esta propuesta, cabe destacar que, siguiendo las indicaciones de la Oficina de Calidad Normativa, no es posible acceder a la modificación, ya que el mencionado apartado debe quedar redacto en los términos establecidos en

el artículo 3.1 del decreto 5/2024, de 10 de enero, por lo que su redacción queda “No haber sido condenado por delitos contra la libertad sexual”

- Se debería añadir el siguiente párrafo en el artículo: “Se dará acceso a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor al Registro de Conductores de vehículos VTC, dependiente de la Dirección General competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, recogido en el artículo 11, a fin de que los mismos puedan comprobar la vigencia de los permisos de conductor de vehículos VTC de sus trabajadores”

Respecto de esta propuesta no es posible su introducción en el proyecto de orden en la medida en que es Registro al que alude el artículo 11 no se configura como un registro de carácter público, por lo que no es posible otorgar acceso al mismo a los titulares de autorización de arrendamiento de vehículo con conductor.

-Respecto al artículo 3 se propone la supresión de la expresión “refranes” como contenido del módulo referido al conocimiento de la lengua castellana.

Se acepta la propuesta y se elimina el término del artículo 3.

-En cuanto al artículo que regula la periodicidad de las pruebas, se propone modificar la redacción del proyecto estableciendo que donde pone “ Se realizarán anualmente un mínimo de doce convocatorias de pruebas de acceso a la profesión de conductor de vehículos VTC”, se sustituya por “Se realizarán anualmente un mínimo de veinticuatro convocatorias de pruebas de acceso a la profesión de conductor de vehículos VTC”

No es posible acceder a la observación formulada ya que con la redacción actual se garantiza al menos doce convocatorias anuales, sin perjuicio de que, tal y como establece el apartado segundo del precepto, puedan realizarse un número superior de convocatorias en función de la demanda existente en cada momento.

-En cuanto al artículo 10 que regula el supuesto de las convalidaciones, se propone añadir otro punto: “4. *Los profesionales que se encuentren en las situaciones descritas en el punto 1 y 2 de este artículo, podrán delegar estas solicitudes en representante autorizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.7 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*”

Respecto de esta observación cabe destacar que se ha valorado su inclusión en el proyecto de orden modificándose además el anexo III, que se articula como una autorización genérica de representación para la realización de los trámites relacionados con la obtención del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, por lo que se incluiría también el supuesto de la convalidación.

- En cuanto al artículo que regula el permiso de conductor, se propone añadir
“..., bien físicamente o mediante código QR.” al final del párrafo.

Respecto de esta observación, se entiende que la redacción del apartado segundo, al establecer que el permiso deberá llevarse en lugar visible y accesible al usuario siempre que se esté prestando servicio, incluye tanto el código QR como cualquier otra fórmula que pudiera establecerse”, por lo que no es necesario su inclusión en la orden en los términos sugeridos.

-Respecto de la disposición transitoria primera, se propone que el primer párrafo de esta disposición debería quedar redactado así: “Tanto los conductores que a la entrada en vigor de esta Orden vinieran ejerciendo la actividad de conductores de VTC, como aquellos que comiencen esta actividad profesional, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar las pruebas convocadas al efecto por el órgano competente”. En consecuencia, el último párrafo de esta disposición debería tener la siguiente redacción: “No obstante, lo previsto en los párrafos anteriores, los conductores que, vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de la presente Orden, estarán exentos de superar las pruebas. Para ello, deberán acreditar, ante el órgano competente para la expedición de las autorizaciones, figurar de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda. Tras su comprobación, se expedirá el correspondiente permiso de conductor, siempre que se cumplan el resto de requisitos previstos en el artículo 2.”

Respecto de la observación señala, se informa se procede a la redacción de una nueva disposición transitoria primera que incluyen las previsiones relativas a los conductores que se incorporan al ejercicio de la actividad.

- Propuesta de incluir una nueva disposición transitoria con el siguiente contenido:

1.El interesado en la renovación y recuperación del permiso de conductor de vehículos VTC también podrá delegar estas solicitudes en representante autorizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.7 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En caso de que se produzca la delegación de la solicitud, se deberá presentar la solicitud recogida en el Anexo V.”

2.El interesado en la obtención del permiso de conductor VTC que esté exento de superar las pruebas, conforme a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera, podrá delegar su solicitud en representante autorizado de acuerdo con lo establecido en el ordinal anterior. En caso de que se produzca la delegación de la solicitud, se deberá presentar la solicitud recogida en el Anexo VI.”

Respecto de esta observación se entiende que no procede su incorporación en una nueva disposición transitoria, si bien se modifica el articulado de la orden para que los trámites de solicitud, renovación, recuperación y convalidación,

puedan realizar se a través de representantes, modificándose igualmente en anexo III que se configura como una autorización genérica de representación.

Por otra parte, La Federación Profesional del Taxi, formula las siguientes observaciones:

- Discrepancia entre la MAIN y el borrador de orden.

Se informa que se ha procedido a actualizar tales extremos en la MAIN.

- No se ha realizado un verdadero análisis de protección de datos, ni solicitado informe a la dirección competente en la materia.

Siguiendo las indicaciones de la Oficina de Calidad Normativa, se ha procedido a solicitar informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia, por lo que las indicaciones de su informe se han incorporado tanto a la MAIN como al texto de la orden.

- La creación del sistema conlleva un gasto para la Administración si bien se señala en la MAIN que afecta a los presupuestos de la Comunidad de Madrid e implica un ingreso.

Se informa que tales circunstancias están debidamente explicitadas en la presente MAIN que se ha elaborado conforme a la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general de la Comunidad de Madrid de la Oficina de Calidad Normativa.

- Ausencia de un análisis ex post de la norma.

No se ha considerado necesario una evaluación ex post de la norma.

- Se propone establecer en el artículo 2 la necesidad de un número mínimo de puntos en carnet de conducir como requisito para adquirir la condición de vehículo de arrendamiento con conductor.

El proyecto incluye como requisito el hecho de “contar con el permiso de conducir de la clase B, con al menos dos años de antigüedad” por entender que lo que se requiere es que el permiso sea válido y en vigor, con independencia del número de puntos de que se dispongan, por lo que no se accede a la observación indicada.

- Falta de concreción de los supuestos de revocación del permiso y de las consecuencias anejas la omisión del deber de información de la Administración.

Se acepta la propuesta indicada, sustituyendo el término de “pudiendo derivarse” por “derivándose” lo que implica que la falta de comunicación de las modificaciones sustanciales de los requisitos establecidos en el artículo 2 derivan en la pérdida definitiva del permiso de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor.

- Necesidad de establecer un régimen sancionador que castigue de manera añadida a aquel conductor que no sólo ha incumplido sobrevenidamente los requisitos previstos para otorgarle dicho carnet de conducir; sino que, además, ha ocultado dicho incumplimiento sobrevenido a la Administración.

Se informa que no es posible introducir ningún preceptor sancionador en la medida en que este proyecto normativo no es el instrumento jurídico adecuado para establecer tipos infractores ya que los mismos deben establecerse mediante norma con rango de ley. Adicionalmente se informa que el mencionado régimen sancionador viene ya establecido en la Ley 20/98, de 27 de noviembre.

- En cuanto al contenido de las pruebas se manifiesta; la falta de valoración de la lengua inglesa; que el contenido del medio físico se focalice tan solo en los centros de interés o mayor concurrencia y no en la ciudad de Madrid; en el apartado de marco jurídico resultaría fundamental demostrar el conocimiento del régimen propio de las VTC.

Respecto de la observación planteada se informa que no se ha considerado preciso introducir nociones de la lengua inglesa como contenido de la prueba, siendo suficiente el conocimiento de la lengua castellana. Respecto al conocimiento del medio físico, se informa que se modifica el precepto correspondiente delimitando que los destinos de interés o de mayor concurrencia son los referidos a los situados en el territorio de la Comunidad de Madrid.

Respecto de los conocimientos referidos al régimen propio de la VTC, se entiende que están incluidos en el módulo 4 que alude expresamente al contenido del Decreto 5/2024, de 10 de enero.

- La norma es especialmente opaca respecto al lugar donde se celebrarán las pruebas para obtener el permiso de conductor de VTC dando a entender en la MAIN que se realizarán telemáticamente. Mientras que la D.T. Segunda habla en términos crípticos de un autoexamen.

El precepto relativo a la realización de las pruebas establece que “ Los aspirantes de la prueba deberán realizar la misma en la plataforma informática de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la consejería competente en Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de que se disponga otro tipo de formato para la realización de la prueba.”, lo que supone que , en todo caso, las pruebas se realizaran bajo la supervisión de la consejería competente en materia de transportes. Respecto de la modalidad de autoexamen cabe destacar que se trataría de la misma prueba que regula la propia orden si bien en una modalidad distinta de realización.

- Respecto del precepto relativo a las convalidaciones se manifiesta la ausencia de comprobaciones de requisitos y necesidad de convenios previos entre Administraciones.

Respecto de esta cuestión se manifiesta que con el fin de evitar duplicidades, se ha optado por un régimen de convalidación, tanto de permisos de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor de otras comunidades autónomas como de permisos municipales de conductor de autotaxi, señalando que la realización de convenios de colaboración previos entre administraciones públicas supondría una ralentización del proceso que no justificaría su establecimiento.

-Respecto del artículo relativo al registro de conductores se manifiestan la necesidad de que se inscriban las infracciones de la normativa de transportes que hay podido cometer el conductor.

No es posible acceder a la observación realizada en la medida en que no es objeto del proyecto de orden la regulación del régimen sancionador aplicable a los conductores, que está ya incluido en la Ley20/98/ de 27 de noviembre.

-Respecto al artículo relativo al permiso de conductor se señala la falta de concreción de las consecuencias de su incumplimiento.

En los mismos términos que los señalados en el apartado anterior, no es posible acceder a la observación realizada en la medida en que no es objeto del proyecto de orden la regulación del régimen sancionador aplicable a los conductores, que está ya incluido en la Ley20/98/ de 27 de noviembre.

-Respecto a la declaración responsable debe incluir el conocimiento de las infracciones que acarrea el deber de comunicación, así como el consentimiento de tratamiento de datos personales.

Se informa que la cuestión relativa al conocimiento de las infracciones ya está incluida en el anexo correspondiente y se incluye la observación planteada respecto al consentimiento al tratamiento de datos de carácter personal.

Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia.

La Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia, mediante escrito de 23 de diciembre de 2024, informa el proyecto normativo realizando las observaciones que a continuación se indican:

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el proyecto de Orden sometido a informe debe acreditar en el artículo 6.3, que el colectivo de personas físicas a la que la orden va dirigida tiene acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios para la tramitación electrónica que se impone como obligatoria.

Respecto de esta observación, cabe destacar que resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres que establece que “ Las comunicaciones entre los

órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo y los titulares o solicitantes de las mismas se llevarán a cabo utilizando únicamente medios electrónicos”, por aplicación supletoria en virtud de lo dispuesto en la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid al establecer que “ En lo no previsto en la presente Ley, o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos”

Por tanto, en virtud de los preceptos anteriores, las personas físicas a la que la orden va dirigida, están obligadas a relacionarse con la Administración por medios electrónicos, de ahí que se establezca esta obligación a la hora de presentar la solicitud correspondiente.

En todo caso, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, se considera pertinente la necesidad de relacionarse a través de medios electrónicos por parte de los conductores de vehículos de arrendamiento con conductor por razón de su dedicación profesión en el ámbito del transporte de viajero tal y como ocurre con otros colectivos del mismo ámbito del sector del transporte como pueden ser los conductores de vehículos de transporte de mercancías o de transporte de viajeros en vehículos de más de nueve plazas a los que también se les exige la relación a través de medios telemáticos a la hora de solicitar la tarjeta CAP o la tarjeta de tacógrafo digital.

-Dado que el proyecto establece que la tramitación sea exclusivamente electrónica, debe incorporarse en el artículo 6.3, (actual 8.3) determinados textos según lo que proceda.

Se acepta la observación planteada y se procede a incorporar los textos propuestos en la redacción del artículo 8.3 relativos a la solicitud de realización de la prueba.

8.3 Trámites de audiencia e información pública.

Los trámites de audiencia e información pública se han realizado en el Portal de Transparencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y en el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, estableciéndose un plazo para formular alegaciones que comprendía desde el 17 de enero hasta el 6 de febrero de 2025, ambos inclusive.

En el trámite, han realizado alegaciones las siguientes personas físicas o jurídicas:

MOVEA CAM-ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE LA MOVILIDAD

En su escrito de 5 de febrero de 2025, formula las siguientes alegaciones:

1.- Se propone una mayor especificación de los actos de celebración de eventos especiales o de mayor concurrencia en la redacción del artículo relativo al contenido de las pruebas, a fin de asegurar la claridad para todos sobre dichos eventos.

No se acepta la alegación formulada entendiendo que la redacción actual del precepto se considera adecuada.

2.-En el precepto relativo a la periodicidad de las pruebas, se propone sustituir la redacción actual que establece un mínimo de 12 convocatorias al año por 36 convocatorias.

Además, se pretenden añadir un párrafo tercero que establezca “ *La Dirección General competente en la materia se apoyará en la red de centros educativos de la comunidad autónoma, además de las instalaciones de las asociaciones representativas del sector, o aquellos otros centros acordados con las organizaciones sectoriales de las VTC*”

No se acepta la alegación formulada en el sentido que se considera suficiente un mínimo de 12 convocatorias anuales, todo ello sin perjuicio de que, en el apartado segundo del precepto se indica que se realizarán el número de pruebas que se considere en función de la demanda existente en cada momento. Respecto de la alegación relativa a añadir un párrafo tercero a este precepto, donde se indique que la Dirección General se apoyará en la red de centros educativos, en las instalaciones de las asociaciones representativas del sector o en los centros acordados con las organizaciones sectoriales de las VTC, se indica que no se considera necesario incluirlo en la redacción de la orden.

3.-En el precepto relativo a la realización y evaluación de la prueba se considera innecesario volver a evaluar de nuevo a los conductores que dispongan del aprobado en los módulos aprobados por lo que se propone que no sea necesario volver a evaluar los bloques aprobados en al menos tres convocatorias.

No se acepta la alegación presentada, por lo que los interesados que resulten no aptos, deberán realizar la prueba en su totalidad, incluyendo los módulos superados en anteriores convocatorias.

4.-En el precepto relativo a la calificación del ejercicio, se considera más proporcional y racional exigir un mínimo de 50% de aciertos en las preguntas formuladas en la prueba.

Respecto de la alegación formulada se informa que la redacción del propio precepto ya establece un mínimo del 50% :

Artículo 5. Criterios de superación de la prueba

Para la superación de cada módulo se atenderá a los siguientes criterios:

- a) Para la superación del módulo 1 se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 6 preguntas.*
- b) Para la superación del módulo 2 se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 9 preguntas.*
- c) Para la superación del módulo 3 se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 9 preguntas.*
- d) Para la superación del módulo 4 se deberá haber respondido correctamente un mínimo de 6 preguntas.*

5.-En el apartado relativo a la vigencia del permiso de conductor, se propone sustituir la redacción actual del apartado primero “ el permiso de conductor de vehículos VTC tendrá una vigencia de cinco años” por un nuevo apartado , con la siguiente redacción “ La vigencia del permiso no debe ser renovada con ninguna periodicidad”.

No se acepta la propuesta formulada considerándose más adecuada la redacción actual del precepto que establece una vigencia de 5 años.

6.-Se propone una nueva redacción de la Disposición Transitoria Primera especificando en la norma la posibilidad de seguir contratado con normalidad durante el período transitorio.

Se acepta la propuesta formulada incluyendo una nueva redacción del supuesto 2 de la Disposición Transitoria Primera : “ *Los conductores que a la entrada en vigor de esta orden vinieran ejerciendo la actividad de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor, pero no tuvieran la antigüedad mencionada en el apartado primero, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar la prueba convocada al efecto por el órgano. Durante este plazo, dichos conductores podrán continuar con su actividad de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor y ser contratados para ese puesto hasta que puedan realizar la prueba descrita en esta orden*”

CABIFY ESPAÑA SL

En su escrito de 6 de febrero de 2025, formula las siguientes alegaciones:

1.-En el precepto relativo al contenido y estructura de la prueba se propone la adición de un párrafo con el siguiente tenor literal *”Los temarios oficiales para la preparación de las pruebas serán elaborados por la dirección general competente en materia de Transportes de la Comunidad de Madrid y se publicarán en la página web de la Comunidad de Madrid en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la Orden, junto con un enlace a baterías de test de pruebas, con preguntas reales, que tendrán el mismo formato que la prueba real”*.

Respecto de la alegación formulada relativa a la elaboración de temarios oficiales, por parte de la dirección general competente en materia de transportes, se informa que no acepta tal observación ya que se considera suficiente el contenido de la prueba que regula el artículo 3 sin necesidad de que exista un temario oficial al respecto.

No obstante, respecto a la solicitud de que exista “un enlace a baterías de test de pruebas, con preguntas reales, que tendrán el mismo formato que la prueba real”, se acepta la propuesta y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 3, que queda redactado del siguiente modo “Para la realización de la prueba de obtención del permiso, el órgano competente publicará una muestra representativa de las preguntas del examen”.

2.-En el artículo relativo a la periodicidad de las pruebas (artículo 6), se propone su modificación en el sentido de que se realicen un mínimo de 24 convocatorias en lugar de doce tal y como establece el precepto, añadiendo además que se establezca una” frecuencia aproximada de una convocatoria cada quince días pudiendo ser más en función de la demanda de personas que deseen incorporarse al sector”

No se acepta la alegación formulada en el sentido que se considera suficiente un mínimo de 12 convocatorias anuales, todo ello sin perjuicio de que, en el apartado segundo del precepto se indica que se realizarán el número de pruebas que se considere en función de la demanda existente en cada momento.

3.-En el artículo relativo a la convocatoria de la prueba (artículo 7), se propone adicionar un nuevo apartado 2 con la siguiente redacción *”Entre la convocatoria de la prueba y su realización no podrá transcurrir un plazo superior a 10 días naturales”*.

No se acepta la alegación formulada ya que no se considera necesario incluir en la Orden la redacción propuesta.

4.-En el artículo relativo a la solicitud de realización de la prueba (artículo 8.3) se propone incluir un nuevo apartado con la siguiente redacción *”Los aspirantes que, por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos no tengan acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios, podrán presentar su solicitud físicamente a través del Registro General de la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid.”*

No se acepta la alegación formulada, exigiéndose en todo caso que la presentación sea electrónica a través del Electrónico General de la Comunidad de Madrid según se establece en la redacción actual del artículo 8.

5.-En el artículo relativo al Registro de conductores de vehículo de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid, se propone incluir un nuevo apartado 3 con la siguiente redacción *“Las empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor tendrán acceso a la información del Registro para poder realizar consultas sobre los conductores inscritos en él.”*

No se acepta la alegación formulada por entender que no procede incluir el mencionado apartado en la redacción de la Orden.

6.-En el artículo relativo a la expedición del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor (artículo 12) se pretende omitir el requisito de la letra b) del artículo 2.1, para la expedición del permiso, quedando redactado el precepto del siguiente modo “ 1.“Tras la superación de la prueba, y una vez acreditado el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 2, **a excepción de la letra b) del punto 1**, se expedirá de forma electrónica el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor provisional, que tendrá una vigencia máxima tres meses. 2. Una vez validado por la consejería con competencias en materia de transportes el cumplimiento de las condiciones del artículo 2, **a excepción de la letra b) del punto 1**, se otorgará el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor definitivo, que tendrá formato físico o electrónico, conforme a lo que al efecto se determine por la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid.”

Se acepta la alegación relativa a excepcionar el mencionado requisito para la expedición del permiso tras la superación de la prueba y en aras de simplificar la redacción, se modifica el artículo 12 , que queda del siguiente modo “ *Tras la superación de la prueba se expedirá de forma electrónica el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor previa presentación electrónicamente, por parte del interesado, de la solicitud correspondiente a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo regulado en el artículo 6 del Decreto 127/2022, de 7 de diciembre.*

7.- En el artículo relativo a la vigencia y renovación del permiso de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor (artículo 14), se propone la modificación de su redacción en el sentido de pasar desde los cinco años a una vigencia de *“al menos diez años equipándose al período de validez del permiso de conducción”*

No se acepta la propuesta ya que se considera más adecuado que el período de validez sea de cinco años frente a los diez propuestos.

SINDICATO LIBRE DE TRANSPORTES.

En su escrito de 6 de febrero de 2025, formula las siguientes alegaciones:

1.- Plantean la necesidad de que los exámenes de test puedan ser, asimismo, respondidos de forma VERBAL, esto es que las pruebas para acceder a los permisos de conductor vehículos de arrendamiento con conductor, en todas sus modalidades, inicial y recuperado en los supuestos previstos en la norma, PUEDAN REALIZARSE DE FORMA VERBAL si el aspirante así lo solicita expresamente. En defecto de solicitud expresa de esta modalidad de examen oral el género es escrito. La forma del examen oral, será realizada por un examinador y su contenido será idéntico al de los test que se formulen para los exámenes escritos, siendo el examinador quien consigne la respuesta con el indicador que se formule, con la aquiescencia del examinando que comprobará como se señala la respuesta que él decida de manera oral.

No se acepta la propuesta formulada en la medida en que se ha considerado más adecuado que los exámenes sean de tipo test y contestados de forma escrita por el interesado.

2.- Entienden que se debe eliminar la modalidad de AUTOEXAMEN, y por tanto eliminar la Disposición Final Primera del proyecto de Orden.
La justificación de esta solicitud descansa en que habilitar sistemas para este tipo de exámenes que supongan totales garantías para su ejecución eliminando cualquier tipo de fraude en los exámenes supondría la articulación de una infraestructura costosa y compleja, pero sobre todo y, en caso de mantener esta modalidad, se habrá de excepcionar para los aspirantes solicitantes de pruebas orales.

No se acepta la alegación formulada, manteniéndose la redacción de la disposición final primera que habilita a la dirección general competente en materia de transportes a desarrollar la prueba en la modalidad de autoexamen siempre que se garantice la seguridad de la prueba en cuanto a la identificación del aspirante como a la realización de la prueba sin asistencia alguna.

3.- Entienden que se debe regular que los Sindicatos con reconocida implantación en el Sector puedan ser autorizados, con las garantías correspondientes exigidas por la Administración para la comparecencia de las personas previstas en el art. 19 de la Ley 39/2015, a efectos de poder realizar las solicitudes en su nombre, recibir comunicaciones de la Administración, y retirar la expedición de los títulos emitidos de permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor.

Respecto de esta alegación, se considera que no es necesario incluirla en la redacción de la Orden por entender que se aplican, con carácter general, los criterios de representación previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4.- Proponen la ampliación de los miembros del Tribunal, luego la modificación del art. 9 del Proyecto de Orden, y en lugar de 5 miembros proponer que sean 9 para dar cabida a que las patronales del Sector y los Sindicatos con mayor implantación en el Sector tengan presencia, estando de acuerdo que la Presidencia y dos puestos más de la vocalía estén cubiertas por funcionarios.

No se acepta la alegación formulada entendiendo más adecuado que el Tribunal esté integrado por 5 miembros, pudiéndose designarse miembros suplentes de los anteriores.

CEIM CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID-CEOE.

En su escrito de 6 de febrero de 2025, formula las siguientes alegaciones:

1.- En el precepto relativo al contenido y estructura de la prueba se propone la adición de un párrafo con el siguiente tenor literal *”Los temarios oficiales para la preparación de las pruebas serán elaborados por la dirección general competente en materia de Transportes de la Comunidad de Madrid y se publicarán en la página web de la Comunidad de Madrid en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la Orden, junto con un enlace a baterías de test de pruebas, con preguntas reales, que tendrán el mismo formato que la prueba real”*.

Respecto de la alegación formulada relativa a la elaboración de temarios oficiales, por parte de la dirección general competente en materia de transportes, se informa que no acepta tal observación ya que se considera suficiente el contenido de la prueba que regula el artículo 3 sin necesidad de que exista un temario oficial al respecto.

No obstante, respecto a la solicitud de que exista “un enlace a baterías de test de pruebas, con preguntas reales, que tendrán el mismo formato que la prueba real”, se acepta la propuesta y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 3, que queda redactado del siguiente modo “ Para la realización de la prueba de obtención del permiso, el órgano competente publicará una muestra representativa de las preguntas del examen”.

2.- En el artículo relativo a la periodicidad de las pruebas (artículo 6), se propone su modificación en el sentido de que se realicen un mínimo de 24 convocatorias en lugar de doce tal y como establece el precepto, añadiendo además que se establezca una” frecuencia aproximada de una convocatoria cada quince días pudiendo ser más en función de la demanda de personas que deseen incorporarse al sector”

No se acepta la alegación formulada en el sentido que se considera suficiente un mínimo de 12 convocatorias anuales, todo ello sin perjuicio de que, en el apartado segundo del precepto se indica que se realizarán el número de pruebas que se considere en función de la demanda existente en cada momento.

3.- En el artículo relativo a la convocatoria de la prueba (artículo 7), se propone adicionar un nuevo apartado 2 con la siguiente redacción *”Entre la convocatoria*

de la prueba y su realización no podrá transcurrir un plazo superior a 10 días naturales”.

No se acepta la alegación formulada ya que no se considera necesario incluir en la Orden la redacción propuesta.

4.- En el artículo relativo a la solicitud de realización de la prueba (artículo 8.3) se propone incluir un nuevo apartado con la siguiente redacción *“Los aspirantes que, por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos no tengan acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios, podrán presentar su solicitud físicamente a través del Registro General de la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid.”*

No se acepta la alegación formulada, exigiéndose en todo caso que la presentación sea electrónica a través del Electrónico General de la Comunidad de Madrid según se establece en la redacción actual del artículo 8.

5.- En el artículo relativo al Registro de conductores de vehículo de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid, se propone incluir un nuevo apartado 3 con la siguiente redacción *“Se habilitará el acceso público para poder consultar la inscripción de los conductores y validez de su permiso”*

No se acepta la alegación formulada por entender que no procede incluir el mencionado apartado en la redacción de la Orden.

6.- En el artículo relativo a la expedición del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor (artículo 12) se pretende omitir el requisito de la letra b) del artículo 2.1, para la expedición del permiso, quedando redactado el precepto del siguiente modo “ 1.“Tras la superación de la prueba, y una vez acreditado el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 2, **a excepción de la letra b) del punto 1**, se expedirá de forma electrónica el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor provisional, que tendrá una vigencia máxima tres meses. 2. Una vez validado por la consejería con competencias en materia de transportes el cumplimiento de las condiciones del artículo 2, **a excepción de la letra b) del punto 1**, se otorgará el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor definitivo, que tendrá formato físico o electrónico, conforme a lo que al efecto se determine por la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid.”

Se acepta la alegación relativa a excepcionar el mencionado requisito para la expedición del permiso tras la superación de la prueba y en aras de simplificar la redacción, se modifica el artículo 12 , que queda del siguiente modo “ *Tras la superación de la prueba se expedirá de forma electrónica el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor previa presentación electrónicamente, por parte del interesado, de la solicitud correspondiente a*

través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo regulado en el artículo 6 del Decreto 127/2022, de 7 de diciembre.

UNAUTO-VTC-MADRID Y ASEVAL-MADRID

En su escrito de 6 de febrero de 2025, formula las siguientes alegaciones:

1.- En el Preámbulo de la norma hay una referencia a la posible convalidación de un permiso de conductor de la Comunidad de Madrid por otro de otra comunidad autónoma en virtud de criterios de “reciprocidad”. Se propone revisar esta cuestión, permitiendo las convalidaciones de permisos cuando se compruebe que los contenidos y requisitos exigibles en otras CCAA son homologables a los de la Comunidad de Madrid.

Se acepta la propuesta y se elimina el término de reciprocidad del preámbulo de la norma. En consonancia con la propuesta realizada, se establece una nueva redacción para el artículo 10 relativo a las convalidaciones, estableciendo que podrán convalidarse los permisos expedidos en otras comunidad autónomas siempre que se exijan requisitos equivalentes en cuanto a la superación de una prueba de conocimientos.

En el mismo sentido, se modifica el apartado 2 del artículo 10 para los permisos municipales de conductor de autotaxi.

2.- Se propone que la redacción del artículo 2 de la Orden sea coherente con el texto del artículo 3.1 del Decreto 5/2025 relativo a las condiciones que deben cumplir los conductores.

Se acepta la propuesta y se adapta la redacción del artículo 2 conforme a la redacción del artículo 3.1 del Decreto 5/2024

3.- Se solicita clarificar la redacción del artículo 2.2 y 2.6, pues los apartados b) y f) no corresponden al ámbito de los requisitos necesarios para la solicitud de la realización de la prueba y puede generar confusión.

Se acepta la propuesta y se adapta la redacción del artículo 2.2 y 2.6 especificando los requisitos que se han de acreditar.

4.- Se solicita la eliminación o clarificación del contenido del artículo 2.3, ya que la actual redacción resulta enrevesada, puesto que es obvio que el conductor es el responsable de comunicar la pérdida de cualquier requisito, y también es obvio que la carencia de cualquier requisito tiene como resultado la pérdida automática del permiso de conductor sin necesidad de resolución administrativa al efecto.

Se acepta la propuesta y se modifica la redacción del precepto.

5.- Se propone suprimir los Anexos de la Orden, pues generalmente los anexos contienen campos no estáticos y cambiantes en virtud de la normativa que se vaya publicando. Los anexos constituyen cargas administrativas, a día de hoy superadas a través de la presentación de solicitudes a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, regulado en el artículo 9 del Decreto 127/2022, de 7 de diciembre.

Se acepta la propuesta y se suprimen los Anexos de la Orden, haciendo referencia, en los artículos correspondientes, a la presentación de solicitudes a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo regulado en el artículo 6 del Decreto 127/2022, de 7 de diciembre.

En e.

Además, se elimina cualquier referencia a las tasas, ya que se tramitarán de forma electrónica junto con la solicitud.

6.- Se propone que se contemple la revisión del artículo 8.3 y, en su caso, su inclusión en el apartado 7 del artículo 2, pues se trata de requisitos genéricos, uniformes y aplicables a todas las solicitudes y no conviene individualizar y reiterar su cumplimiento en distintos preceptos.

Se acepta la propuesta y el artículo 8.3 pasa a ser el nuevo apartado 7 del artículo 2 para dar mayor coherencia y que sea aplicable a todo tipo de solicitudes.

7.-Se solicita la eliminación del artículo 8.4, ya que la representación de los interesados es una práctica habitual que se contempla en la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

Se acepta la propuesta, por lo que se suprime el artículo 8.4, ya que se aplicará la representación genérica regulada en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

8.- Se solicita la supresión del apartado 2 del artículo 12, en virtud del principio de eficacia administrativa. Un nuevo procedimiento administrativo, como es la expedición de un permiso de conductor, debe evitar papel y ser electrónico y ágil, pues las nuevas herramientas tecnológicas aportan más seguridad al proceso.

Se acepta la propuesta y se suprime la referencia contenida en el artículo 12.2 con el fin de agilizar la tramitación.

9.- Se solicita armonizar los términos establecidos en el artículo 3.1 “aplicación” y los artículos 4.2 y 4.4 “plataforma informática”, salvo que los mismos estén referidos a conceptos y realidades diferentes.

Se acepta la propuesta y se adapta la redacción, aclarando que se trata de cualquier sistema de información en el artículo 3.1 y se suprime el apartado 2 del artículo 4 al ser reiterativo, por lo que se modifica el título del artículo 4, al hacer referencia únicamente a la evaluación. Y se elimina la referencia de plataforma informática del artículo 4.4.

10.- Se solicita reducir el número de preguntas de 60 a 40 (artículo 3.2) para asegurar que el examen sea accesible, reduce el tiempo destinado a su realización, con el consiguiente ahorro, y evita que se convierta en un cuello de botella para la empleabilidad del sector.

No se acepta la propuesta considerando adecuado que el número de preguntas sea de 60 en lugar de 40.

11.- Sobre el contenido de los módulos, se solicita eliminar aquellos contenidos no esenciales para el desempeño de la actividad del conductor; en particular, exceptuando el Decreto 5/2024 y la Ley 20/1998, se propone eliminar la normativa referida en artículo 3.3.d), cuyo conocimiento resulta más propio de los empresarios o titulares de las autorizaciones que de los conductores.

No se acepta la propuesta, considerándose adecuado la redacción actual referida al contenido de la prueba.

12.- Se propone, al igual que se viene haciendo por el Ayuntamiento de Madrid en lo relativo a los exámenes para obtener una licencia de taxi, que la Dirección General de Transportes prevea explícitamente en el texto de la Orden, la publicación de un muestreo de preguntas de exámenes. El muestreo debe ser de conocimiento general para todos los aspirantes con la finalidad de que preparen mejor su examen.

Se acepta la propuesta y se incluye un nuevo apartado 4 en el artículo 3.

13.- Se sugiere que las personas que obtengan el resultado “no apto” (artículo 4.5) puedan volver a examinarse únicamente de los módulos no superados en futuras convocatorias, conservando la validez de los que hubiera aprobado, durante un periodo de tres meses. Permitir la recuperación por módulos fomenta la eficiencia en el proceso de evaluación, evitando penalizaciones desproporcionadas y facilitando la presentación del interesado en sucesivas convocatorias.

No se acepta la propuesta presentada, por lo que los interesados que resulten no aptos, deberán realizar la prueba en su totalidad, incluyendo los módulos superados en anteriores convocatorias.

14.- Se solicita la eliminación del artículo 4.1, pues se recoge el contenido de la prueba que ya está previsto en el artículo 3 de la Orden.

Se acepta la propuesta suprimiéndose el apartado.

15.- Se solicita la eliminación del apartado 3 del artículo 4 pues se sobrentiende que quien no supera la prueba es “no apto”. Además, reitera el contenido del artículo 5.2.

Se acepta la propuesta por lo que suprime la referencia del artículo 4.3 y se suprime el artículo 5.2.

16.- A lo largo del articulado de la Orden se establece que el examen consta de varios módulos cuya superación es necesaria para obtener el resultado de “apto”. En este sentido, se propone que se simplifique la redacción del artículo 4.5.

Se acepta la propuesta y se adapta la redacción del citado precepto en su conjunto.

17.- Se solicita nueva redacción del artículo 11.2, incluyendo información del correo electrónico del conductor (como medio válido para notificaciones electrónicas), así como una fotografía del mismo, a efectos de identificación. Igualmente, se propone eliminar el lugar de nacimiento, pues no aporta ningún valor para la administración.

Se acepta la propuesta y se actualiza la redacción del artículo.

18.- Se solicita que el artículo 13.1, recoja la necesidad de que los conductores tenga en permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en vigor en el momento de ejercer la actividad.

Además, es especialmente importante modificar el apartado 2 del artículo 13, ya que se considera suficiente con que el permiso sea accesible. A día de hoy, hay mucha rotación de conductores y las actuales herramientas tecnológicas permiten consultar en tiempo real los datos del permiso a través de un código QR o de la propia plataforma tecnológica. En consecuencia, se solicita que se elimine la palabra “visible” del art.13.2 y se sustituya por “accesible”.

Se aceptan las alegaciones formuladas adaptándose la redacción de los preceptos de acuerdo con las observaciones formuladas.

19.- Se propone la supresión del apartado 1 del artículo 15, pues su contenido es redundante con lo establecido en el apartado 5 del artículo 2, que establece la obligación de cumplir los requisitos para ejercer la actividad.

Se acepta la propuesta formulada suprimiéndose el apartado indicado.

20.- Se sugiere la modificación del artículo 15, pues resulta confusa la terminología empleada “perdida de vigencia y recuperación”. En este caso la terminología más adecuada es “renovación”.

Se acepta la propuesta formulada y se elimina la referencia al término vigencia en todo el artículo 15.

21.- Se sugiere que la redacción del artículo 15.3 sea fiel a la literalidad del artículo 31. Del Decreto 5/2024, que establece el requisito de “No haber sido condenado por delitos contra la libertad sexual”.

Se acepta la propuesta formulada y se modifica la redacción.

22.- Se propone una redacción más transparente de la Disposición Transitoria Segunda en lo referido a la creación del Registro de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid. La Comunidad de Madrid debe crear un registro trazable desde su origen, es decir, desde la entrada en vigor de la norma. Este registro es necesario desde que se expidan los primeros permisos de conductor, pues según lo establecido en el artículo 11, es requisito indispensable estar inscrito en el registro.

Se acepta la propuesta y se aclara en la redacción del artículo que el plazo establecido es para la digitalización del Registro.

23.- Finalmente, respecto a la Disposición Final Primera, relativa a las habilitaciones a la dirección general competente en materia de transportes, consideramos, dado el desarrollo telemático de la prueba, que debe recoger los mecanismos necesarios para solventar cualquier incidencia provocada por un funcionamiento defectuoso del sistema informático por el que se desarrolle la misma.

Se acepta la propuesta procediendo a una nueva redacción de la Disposición Final Primera.

BOLT

En su escrito de 6 de febrero de 2025, formula las siguientes alegaciones

1.- Se propone una mayor concreción en la definición de los principales itinerarios y centros de interés o de mayor concurrencia, a fin de asegurar la homogeneidad y la proporcionalidad en los contenidos de las pruebas en sus distintas convocatorias, haciendo referencia a la normativa existente. Proponen que la redacción del artículo referido al contenido de las pruebas sea el siguiente:

" Conocimiento del medio físico; compuesto de conocimientos de sistemas de navegación, itinerarios y centros de interés o de mayor concurrencia, entendidos éstos como museos, recintos feriales o instalaciones deportivas con capacidad para más de 10.000 asistentes o visitantes; así como la celebración eventos especiales de alta demanda conforme al artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre. Se incluirán también en este módulo el conocimiento de los protocolos de calidad del aire de los diferentes municipios de la Comunidad de Madrid y el sistema de etiquetas medioambientales

No se acepta la alegación formulada entendiendo que la redacción actual del precepto se considera adecuada.

2.-Proponen, en el artículo referido a la periodicidad de las pruebas, la siguiente redacción *"Se realizarán anualmente un mínimo de doce cuatro convocatorias de pruebas de acceso a la profesión de conductor de vehículos VTC al mes."*

No se acepta la alegación formulada en el sentido que se considera suficiente un mínimo de 12 convocatorias anuales, todo ello sin perjuicio de que, en el apartado segundo del precepto se indica que se realizarán el número de pruebas que se considere en función de la demanda existente en cada momento.

3.- Se propone añadir un apartado tercero en el artículo referido a la periodicidad de las pruebas con la siguiente redacción:

“La Dirección General competente en la materia se apoyará en la red de centros educativos de la comunidad autónoma, además de las instalaciones de las asociaciones representativas del sector, la red de autoescuelas o aquellos otros centros acordados con las organizaciones sectoriales de las VTC”.

No se acepta la alegación formulada ya que no se considera necesario incluir este apartado en la redacción de la orden.

4.- En el precepto relativo a la realización y evaluación de la prueba se considera innecesario volver a evaluar de nuevo a los conductores que dispongan de módulos aprobados, por lo que se propone que no sea necesario volver a evaluar los bloques aprobados en al menos tres convocatorias.

No se acepta la alegación presentada, por lo que los interesados que resulten no aptos, deberán realizar la prueba en su totalidad, incluyendo los módulos superados en anteriores convocatorias.

5.-En el artículo relativo a vigencia y renovación del permiso de conductor, se propone ampliar la redacción del precepto indicando que, transcurrido el período de vigencia se deberá solicitar su renovación, sin necesidad de volver a realizar la prueba estipulada en la presente Orden.

No se acepta la observación planteada ya que la redacción del precepto es clara en el sentido de no exigir la superación de la prueba en los casos de renovación.

8.3 Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, mediante informe de 20 de febrero determina que la orden propuesta se adecúa en cuanto a su rango, naturaleza y contenido, a lo establecido en el ordenamiento jurídico estatal y autonómico vigente señalando que en su tramitación se han cumplido los trámites preceptivos establecidos en el artículo 4.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

8.4 Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

La Abogacía General de la Comunidad de Madrid, mediante escrito de 13 de marzo de 2025 emite el correspondiente informe en el que se formulan las siguientes observaciones:

En relación con la MAIN:

-En primer término, dentro del apartado “objetivos que se persiguen” de la ficha de resumen, se hace constar que “Se pretende establecer los requisitos de acceso a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor con el fin de crear un marco normativo que garantice que la profesión de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid se desarrolle con las garantías de profesionalidad, seguridad para los usuarios y calidad necesarias”, lo cual no responde a la realidad, pues la norma que, en verdad, establece tales requisitos es el Decreto 5/2024. Deberá revisarse este extremo, en relación con este apartado, y el resto de la MAIN, donde se hace constar esta circunstancia, especificando que no se establecen los requisitos de acceso a la profesión, sino que se regula la prueba para el ejercicio de dicha profesión; así, por ejemplo, en el apartado 2.b), relativo a los principios de buena regulación, y en el apartado 3.a), referente al contenido.

-Se revisa el citado extremo y se actualiza en la MAIN el apartado de “Objetivos que persigue”, el apartado 2.b) relativo a los principios de buena regulación y el apartado 3.a) referente al contenido.

-Dentro del apartado “estructura de la norma”, deberán redactarse los números en cifras o en letras, no en ambos; de igual forma, deberá armonizarse el uso de las minúsculas. Esta observación se hace extensible al resto del texto de la MAIN.

-Se revisa el citado extremo y se modifica en la MAIN.

- En el apartado 1 “Introducción”, se afirma que “del proyecto normativo se derivan impactos económicos, presupuestarios y sobre las cargas administrativas”; sin embargo, en el apartado relativo a los impactos, se afirma que “El proyecto normativo no tiene un verdadero impacto en la economía ya que la prueba que regula está establecida en el Decreto 5/2024, de 10 de enero, y el proyecto de orden solo desarrolla este artículo definiendo el contenido, estructura y calificación de las pruebas”. Deberá clarificarse, por tanto, tal extremo, procurando una adecuada coherencia en las explicaciones contenidas en la MAIN.

-Se revisa el citado extremo y se elimina de la introducción la alusión al impacto económico en coherencia con el apartado relativo a los impactos.

-El apartado 9, a propósito de la “evaluación ex post”, se limita a señalar que: “La Dirección General proponente (Dirección General de Transportes y Movilidad) no considera que las previsiones incluidas el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación ex post, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.3, 7.4 e) y 13 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, sin perjuicio de las observaciones que puedan realizarse en la tramitación administrativa del mismo.

Ahora bien, la explicación consignada al respecto adolece del detalle que resultaría deseable, por lo que se sugiere ampliar su contenido en este punto.

-Se incluye en la MAIN una justificación más detallada de la no necesidad de evaluación ex post.

En cuanto al proyecto de orden:

- El preámbulo o parte expositiva responde, en líneas generales, a la directriz 12ª, pues cumple la función de describir su contenido, indicando sus antecedentes y las competencias y habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta, si bien, en atención a la regulación que también incorpora atinente a la expedición del permiso de conductor, convendría incorporar alguna referencia a este aspecto, así como una mención al artículo 3.2 del Decreto 5/2024.

-Se revisa lo expuesto y se incorpora en la parte expositiva lo indicado.

- Advertimos, por otra parte, que lo que se describe en el segundo párrafo no guarda relación directa con el contenido de la orden proyectada; parece más bien referirse al Decreto 5/2024 al hacer mención, en general, a “la regulación del acceso a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor” y no específicamente a la prueba, que es lo que primariamente se regula en el proyecto. De hecho, el tercer párrafo, que comienza diciendo “esta prueba”, parece enlazar directamente con el primer párrafo. Se aconseja, en consecuencia, su revisión, en orden a dotar al proyecto de mayor claridad.

-Se revisa lo señalado y se sustituye “ la regulación del acceso a la profesión” por “la regulación de la prueba para el acceso a la profesión”

-En lo que se refiere a la adecuación del proyecto a los principios de buena regulación en los términos prescritos por el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, Ley 39/2015) y artículo 2 del Decreto 52/2021, observamos que la justificación del principio de necesidad y eficacia también debería matizarse, pues, como se ha indicado anteriormente, esta norma no establece los requisitos, en general, para acceder a la profesión de conductor de un vehículo de arrendamiento con conductor. Esta observación es igualmente predicable de la justificación del principio de eficiencia.

-Se revisa lo señalado y se procede a su modificación.

-En particular referencia a la adecuación del proyecto al principio de transparencia, se indica que se han realizado los “trámites de audiencia e información públicas”, cuando lo correcto sería referirse a “los trámites de audiencia e información pública”, pues si bien se trata de trámites independientes, el calificativo de “pública” solo se predica respecto del segundo trámite.

-Se revisa lo indicado y se procede a su modificación.

- Se aprecia, de otro lado, una denominación errónea de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local en el párrafo que comienza diciendo “De acuerdo con lo previsto en el artículo 8...”, pues se alude a la “Consejería de Presidencia, Justicia e Interior”, no siendo esta su actual denominación. De igual modo, se aprecia una errata al referirse al “decreto 52/2021” en minúscula. Tales extremos deberán ser, en consecuencia, oportunamente subsanados.

-Se revisa lo indicado y se procede a su modificación.

-En último término, se destacan los aspectos más relevantes en la tramitación de la norma, con mención de los distintos informes que han sido solicitados, de conformidad con lo previsto en el Decreto 52/2021.

Se advierte, no obstante, que el preceptivo informe de coordinación y calidad normativa que ha sido recabado se cita, tanto en el antepenúltimo, como en el penúltimo párrafo, de esta parte expositiva, lo que constituye una reiteración innecesaria, por lo que se sugiere su reformulación, unificando en un único párrafo los principales informes recabados.

Finalmente, en referencia a los informes preceptivos que en concreto se relacionan, advertimos, que deberá revisarse el empleo de mayúsculas en la cita de la Dirección General de Atención al C(c)iudadano y Transparencia, mientras que la Abogacía General deberá ser citada por su nombre completo: Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

-Se revisa lo indicado y se procede a su modificación.

-El artículo 1 define el objeto y ámbito de aplicación de la norma.

Hemos de recordar, en esta sede, que si bien el objeto primario de la orden proyectada es la regulación de la prueba que permite el acceso a la profesión de conductor, también es cierto que la misma contiene ciertas previsiones atinentes a la expedición del permiso de conductor, por lo que se sugiere incorporar en este precepto alguna alusión al respecto.

-Se revisa lo indicado y se procede a su incorporación.

-Respecto al artículo 2, bajo la rúbrica de “Requisitos para poder ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor” se indica que resulta desconcertante que, después de anunciar en el artículo 1 de la orden proyectada, que su objeto se circunscribe a regular la prueba necesaria para ser conductor -lo que, a su vez, se cohonestaba con el propio título de la norma y con la habilitación contenida en la disposición final primera del Decreto 5/2024-, el

artículo 2 no guarde específica relación con dicha prueba, sino que presente un contenido más amplio.

Ahondando en el examen de este precepto, se observa que el apartado 1 no constituye sino una reiteración de lo estipulado en el artículo 3.1 del Decreto 5/2024, por lo que su inclusión en el texto normativo sometido a consulta se revela innecesario, además de incoherente con el objeto de la norma proyectada de acuerdo con lo previamente apuntado. Buena muestra de dicha incoherencia es la redacción de la letra f), que reproduce textualmente la del Decreto 5/2024, aludiendo a la prueba “que al efecto se establezca por la consejería competente en materia de transportes”, cuando precisamente es ese el objeto de la orden proyectada.

Por otra parte, debemos poner de manifiesto, de conformidad con lo expuesto ut supra, que los apartados 2 a 6 de este precepto exceden de la habilitación reglamentaria conferida al Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por cuanto se refieren a la regulación de la totalidad de los requisitos necesarios para poder ejercer la profesión de conductor de un vehículo destinado al arrendamiento con conductor, no a la regulación de la prueba a que hace mención el artículo 3 del Decreto 5/2024, en su apartado 1, letra f).

Por lo tanto, este precepto debería suprimirse. Se indica que es una consideración que tiene carácter esencial.

-Se revisa lo indicado y se procede a eliminar el artículo en su totalidad.

- Mención aparte merece el apartado 7, cuya redacción adolece de suma imprecisión, sin que por ello pueda determinarse su concreta finalidad. Resultaría oportuno, en consecuencia, clarificar y delimitar su alcance de forma adecuada. En concreto, se observa que los dos párrafos que integran este apartado aluden a una solicitud que no se ha mencionado anteriormente, así como a una convocatoria tampoco identificada; conforme a los artículos 4.2, 8 y 12 del proyecto, la solicitud de realización de la prueba convocada se revela como una cuestión diferente a la solicitud de expedición del permiso de conductor, una vez superada aquella, lo que se advierte a los efectos oportunos. Formalmente, se observa que las comillas ubicadas al final del segundo párrafo resultarían prescindibles.

Asimismo, y una vez clarificado su alcance, debiera valorarse la incorporación del contenido de este apartado en otros preceptos de la norma proyectada o bien configurarlo como un artículo independiente.

-Se revisa lo indicado y se procede a eliminar el artículo en su totalidad, también el apartado 7.

-El artículo 3 regula el contenido y estructura de la prueba.

Comenzando por su apartado 1, sería conveniente, para mayor claridad, que se precisara en mayor medida el alcance de la expresión resaltada, del siguiente tenor: “Cada prueba será generada por los sistemas de información que la

dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid determine para ello”.

Tal previsión se revela insuficiente en orden a conocer con exactitud el modo y lugar en que se realizará la meritada prueba. Pudiera colegirse que se prevé su realización de forma telemática, pero la ausencia de reglamentación clara al respecto impide conocer este dato, por lo que se insta a clarificarlo en el texto sometido a consulta.

-Se revisa lo indicado y se procede a eliminar el apartado 1 del artículo 3 y a su vez se incorpora en el artículo relativo a la convocatoria de la prueba que será en la propia convocatoria donde se determinará el modo y lugar en que se realizarán las pruebas.

-El apartado 3, por su parte, relaciona el contenido de los distintos módulos que conforman la realización del ejercicio en que consiste la prueba, si bien se adiciona la posibilidad de añadir “otros conocimientos si se consideran necesarios”.

Se conmina a suprimir tal previsión al quebrar dicha expresión la seguridad jurídica que debe presidir la redacción de toda disposición normativa, indicando que es una consideración de carácter esencial.

-Se elimina del precepto la posibilidad de añadir “otros conocimiento si se consideran necesarios”

- Se observa, de otra parte, que el calificado como módulo 2, descrito en el apartado 3, b) del artículo 3 que venimos examinado, contiene una genérica mención a “los conocimientos de sistemas de navegación, itinerarios y destinos de interés o de mayor concurrencia en el territorio de la Comunidad de Madrid”, sin contemplar la específica referencia que contiene el Decreto 5/2024 al “manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación”. Tampoco se hace mención a los “lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio más importantes de la Comunidad de Madrid”.

Se hace indeclinable, en consecuencia, la reformulación del precepto cuyo examen nos ocupa a fin de incorporar tales previsiones, de modo que se garantice el pleno respeto a la norma que se desarrolla, no solo en orden a evitar posteriores conflictos interpretativos, sino por así exigirlo el propio principio de jerarquía normativa. Se indica que es una consideración de carácter esencial.

-Se incorpora en el contenido del módulo 2 las referencias al “manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación “ y “lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio más importantes de la Comunidad de Madrid”

-Dentro de la letra d), la cita de las normas resulta un tanto farragosa. Atendiendo a la vocación de generalidad y permanencia que deben satisfacer las disposiciones generales, cabría eludir la cita de normas concretas, relegando su acotamiento a las bases reguladoras de cada una de las convocatorias, ya que la relación que se contiene en este apartado podría quedar desfasada en un

futuro, cuando fuesen derogadas o sustituidas por otras. De optar por mantenerla, se recomienda enumerar los ítems de forma independiente o, si se prefiere, mediante el empleo de punto y coma entre uno y otro, sin puntos seguidos. De igual modo, se sugiere adicionar respecto a la normativa que se enuncia, la expresión “o normativa que la sustituya”. En relación con la exigencia de conocimiento sobre “otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras”, sería recomendable su concreción, por razones de seguridad jurídica.

Desde una perspectiva formal, observamos la procedencia de unificar el empleo de los signos gramaticales, usando los dos puntos o el punto y coma con el mismo criterio.

-Se procede a establecer una formulación genérica y eliminar las citas de cada una de las normas.

- El artículo 4 regula la evaluación de la prueba. En orden a garantizar una mayor corrección sintáctica, la redacción de la siguiente frase del apartado 1 deberá ser revisada “En caso de no obtener el número mínimo de respuestas correctas exigibles en cada módulo supondrá la no superación de la prueba”.

-Se procede a modificar la redacción del artículo 4.1 en los términos indicados “ Para considerar superada la prueba, se ha de obtener un resultado suficiente en cada uno de los módulos del artículo 3, debiendo el porcentaje de aciertos ser igual o superior al 50% de las preguntas en todos ellos”

- En realidad, el artículo 5 resultaría prescindible, ya que bastaría con que en el artículo 4.1 se indicase que “Para considerar superada la prueba, se ha de obtener un resultado suficiente en cada uno de los módulos del artículo 3, debiendo el porcentaje de aciertos ser igual o superior al 50% de las preguntas en todos ellos”, simplificando de este modo el contenido y extensión de la norma.

-Se procede a eliminar el artículo en su totalidad ya que su contenido resulta prescindible al darle una nueva redacción al artículo 4.1.

-El artículo 7 prevé que la convocatoria de la prueba sea publicada en la página web de la Comunidad de Madrid, desconociéndose de este modo lo previsto en el artículo 45 de la Ley 39/2015 –disposición de carácter básico-, cuyo apartado 1 requiere la publicación de los actos de convocatoria de procedimientos selectivos o de concurrencia competitiva de cualquier tipo, así como aquellos que tengan por destinatarios una pluralidad indeterminada de personas, estableciendo su apartado 3 que “La publicación de los actos se realizará en el diario oficial que corresponda, según cual sea la Administración de la que proceda el acto a notificar”

En consecuencia, la convocatoria de las pruebas debe publicarse necesariamente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, debiendo modificarse el precepto informado en este sentido. Se indica que es un consideración de carácter esencial.

-Se procede a modificar el precepto indicado señalando que la convocatoria se publicará en el Boletín oficial de la Comunidad de Madrid.

-El artículo 8 exige, para concurrir a la prueba de acceso, que el interesado presente la solicitud a través del registro electrónico.

En todo caso, se hace conveniente que en la MAIN se justifique la pertinencia de relacionarse por medios electrónicos atendiendo a los criterios generales del artículo 14.3 de la Ley 39/2015, acreditando que, por las razones que en dicho precepto se contemplan, se considera colectivo de personas físicas destinatarias de la norma tienen acceso y disponibilidad a los medios electrónicos.

Asimismo, debería suprimirse la referencia al artículo 6 del Decreto 127/2022, de 7 de diciembre, que se incluye al final del precepto, pues dicho artículo no impone la obligación de los interesados de presentar electrónicamente la solicitud a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, sino que únicamente lo crea y regula sus características principales.

-Se eliminan las referencias al Decreto indicado y en la MAIN se añade un nuevo párrafo justificando la pertinencia de que los conductores se relacionen a través de medios electrónicos.

- El artículo 9, primer párrafo, deberá revisarse en lo que se refiere al empleo de mayúsculas, indebidamente empleadas en las palabras “resolución” y “tribunal”. Se recuerda, en tal sentido, que el apartado V a) de las directrices prescribe que “el uso de las mayúsculas deberá restringirse lo máximo posible”. Asimismo, el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid deberá ser citado de forma completa, eludiendo la confusa expresión “procediendo, asimismo, a su publicación en el correspondiente Boletín Oficial”. Como cuestión de técnica normativa, se sugiere numerar cada uno de los dos párrafos que conforman el artículo en dos apartados, siguiendo la directriz 31ª.

-Se procede a corregir las mayúsculas, a citar correctamente el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y a numerar los dos apartados del artículo.

- El artículo 10, rubricado “convalidaciones”, permite, en síntesis, dar por superada la prueba, si se ha realizado una similar en otra comunidad autónoma “con requisitos equivalentes” (apartado 1). Asimismo, se prevé que “los conductores que ostenten un permiso municipal de conductor de autotaxi con requisitos equivalentes en cuanto a la superación de una prueba de conocimientos, podrán convalidarlo por un permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor” (apartado 2).

Estos apartados presentan una redacción incompleta, pues la plena eficacia en la Comunidad de Madrid que se postula, precisa de una previa “convalidación”, sin que se acometa una regulación de tal aspecto.

A estos efectos, debe tenerse en cuenta que el artículo 9.1.a) de la Ley 6/2022, de 29 de junio, de Mercado Abierto, reconoce plena eficacia, en el ámbito

territorial de la Comunidad de Madrid a “Las autorizaciones, licencias, habilitaciones y cualificaciones profesionales obtenidas de una autoridad competente para el acceso o el ejercicio de una actividad”, con las excepciones que se contemplan en su artículo 10 –entre ellas, cuando el número de operadores sea limitado (apartado 2) o cuando concurren razones de orden público, seguridad pública o protección civil, debidamente motivadas en una disposición legal o reglamentaria –apartado 3-, por lo que deberá justificarse este extremo.

En adición, el carácter genérico con el que están redactados impide su aplicación inmediata, pues se desconoce a qué se refiere la expresión “requisitos equivalentes”, ni qué órgano debe apreciar esta circunstancia, ni el procedimiento que ha de seguirse para acordar tal convalidación, extremos que, por evidentes razones de seguridad jurídica, deberían quedar determinados en este proyecto. Es una consideración de carácter esencial.

-Se revisa lo indicado y se procede a establecer una nueva redacción del precepto señalando que los titulares de un permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor expedido por otra Comunidad Autónoma, así como los titulares de un permiso de conductor de autotaxi expedido por un Ayuntamiento puedan quedar exentos de realizar la prueba siempre que la prueba superada para la obtención de dichos permisos incluya la evaluación de todos los conocimientos exigidos en las letras a), c) y d) del Artículo 2.2, así como los exigidos en la letra b) relativos a conocimientos de sistemas de navegación y manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, concretando de esta forma lo que se entiende por “requisitos equivalentes”, como indica el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

- En este punto, es importante advertir que, de los términos del artículo 3.2 del Decreto 5/2024, se desprende que el permiso se obtiene previa concurrencia de todos los requisitos del apartado 1 del mismo precepto, no solamente con la superación de la prueba, lo que deberá tenerse en cuenta en este precepto. Resultaría más adecuado prever que el interesado podrá formular su solicitud de expedición del permiso madrileño, previa convalidación de la superación de esa prueba equivalente, y acreditación de la concurrencia del resto de requisitos exigidos por el artículo 3.1 del Decreto 5/2024. Esta observación se hace extensible al apartado 2 de este artículo 10.

-Se revisa lo indicado y se procede a establecer una nueva redacción del precepto que en su apartado 2 recoge lo.

- El artículo 11 prevé la creación de un Registro de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid, registro que es distinto del Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid, a cuya creación compele la disposición final segunda del Decreto 5/2024.

La naturaleza del referido registro no queda enteramente clara en la MAIN, pues en la misma se afirma, por un lado, que “el registro se articula en términos

organizativos para registrar los aspirantes y que se les pueda expedir el correspondiente permiso”, pero que “no se configura como un registro de carácter público, por lo que no es posible otorgar acceso al mismo a los titulares de autorización de arrendamiento de vehículo con conductor”, mientras que, por otro lado, se indica que “se crea el Registro de Conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid, dependiente de la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, en el que se inscribirán de oficio los titulares del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor una vez expedido el permiso definitivo, siendo esta inscripción requisito indispensable para poder ejercer la profesión”. Lo anterior parece una contradicción, puesto que, si se configura como un requisito para el ejercicio de la profesión, la inscripción de carácter constitutivo no debería realizarla de oficio la Consejería, ya que, en tal caso, el ejercicio efectivo de la profesión dependería de esta última; a lo que cabe añadir que ello supone de facto, imponer un nuevo requisito para el ejercicio de la profesión que no está previsto en el Decreto 5/2024, lo que excedería del objeto de desarrollo de esta orden.

En consecuencia, si se quiere crear un registro, a efectos organizativos y de conocimiento para la Administración, con una eficacia meramente ad intra, deberá eliminarse, en todo caso, el condicionamiento de la inscripción para el ejercicio de la profesión que se efectúa en el inciso final del apartado 1, de manera que dicha inscripción pasaría a tener carácter meramente declarativo, respetándose así los requisitos del artículo 3 del Decreto 5/2024. Es una consideración de carácter esencial.

y se elimina el condicionamiento de la inscripción para el ejercicio de la profesión.

- Esto sentado, advertimos que el apartado 1 de este artículo 11 contiene la expresión “una vez expedido el permiso definitivo”, cuyo alcance debe ser aclarado, ya que el texto proyectado no contiene alusión alguna a la expedición de un previo permiso provisional.

-Se revisa lo indicado y se elimina el término definitivo.

-Por otra parte, observamos que la exigencia de hacer constar en tal registro “otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir” (apartado 2.c), no parece guardar relación con el que habría de ser su objeto y finalidad en los términos antes expuestos, por lo que se sugiere revisar tal extremo. Y, de mantenerse, deberían concretarse cuáles son esas “Otras incidencias” a las que se refiere la norma.

-Se elimina el término “ otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir”

-Finalmente, no podemos sino cuestionar, desde un punto de vista sistemático, la ubicación de este precepto, pues parece más adecuado situarlo tras la regulación que del permiso de conductor se contiene en los subsiguientes artículos.

-Se procede a reubicar el precepto relativo al registro después de los artículos relativos al permiso.

- Así, el artículo 12 dispone que “tras la superación de la prueba se expedirá de forma electrónica el permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor previa presentación electrónicamente, por parte del interesado, de la solicitud correspondiente a través del Registro Electrónico General de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo regulado en el artículo 6 del Decreto 127/2022, de 7 de diciembre”. Una vez más, se advierte que el permiso se obtiene tras la superación de la prueba y la acreditación del cumplimiento del resto de requisitos del artículo 3.1 del Decreto 5/2024, extremo que convendría precisar.

-Se revisa lo indicado y se incluye la nueva redacción en el precepto.

- El artículo 13, por su parte, prevé la necesidad de que todos los vehículos de arrendamiento con conductor deberán ir conducidos por conductores que se encuentren en posesión del permiso en vigor, añadiendo el artículo 14 que la vigencia de dicho permiso será de cinco años, transcurridos los cuales, deberá ser renovado. En este punto, se sugiere indicar qué hace falta para su renovación (superación de una prueba, acreditación de requisitos...), y que la solicitud a la que se alude es una “solicitud de renovación”.

Se sugiere, asimismo, que, en vez de consignar la expresión “transcurrido el periodo de vigencia”, se prevea la posible presentación de la solicitud de renovación en un plazo próximo a agotar el plazo de vigencia, a fin de favorecer una continuidad y evitar periodos en los que no se disponga del correspondiente permiso en vigor.

-Se incluye nueva redacción donde se establece que para renovar el permiso, es necesario acreditar de nuevo los requisitos del artículo 3.1 del Decreto, salvo la superación de la prueba. Se prevé igualmente, que se podrá solicitar la renovación en el plazo de tres meses anterior a la pérdida de vigencia por trascurso del plazo de cinco años.

-El artículo 15 regula la pérdida y recuperación del permiso de conductor.

Se aprecia, una vez más, un exceso de regulación en lo que a la habilitación del Decreto 5/2024 se refiere (disposición final primera en conexión con el artículo 3.1.f), toda vez que estas previsiones no están relacionadas con la realización de la prueba, uno de los requisitos –pero no el único- para ejercer la profesión de conductor de un vehículo destinado al arrendamiento con conductor. Desde un punto de vista estricto, tampoco tendría cabida en la habilitación contenida en el artículo 3.2 del Decreto 5/2024 previamente referenciado, en tanto esta solo se refiere a la “expedición” del permiso de conductor y no a otras circunstancias relativas al mismo, como pudiera ser su pérdida o recuperación.

De este modo, salvo que se realice una interpretación amplia del término “expedición”, en la que se entienda que esta comprende todas las condiciones de los permisos que se expidan (y, por ende, su vigencia, mantenimiento o

renovación y pérdida), podría cuestionarse la existencia de habilitación suficiente para regular esta cuestión.

Al mismo tiempo, la regulación sustantiva que se contiene en el precepto es confusa e incompleta. Así, en el apartado 1 se alude a la pérdida del permiso, pero no se regulan sus causas (que, como hemos dicho, podría entenderse que exceden de la habilitación contenida en el Decreto 5/2024). En cambio, en el apartado 2 sí que se regula una sola causa de pérdida, que se califica de definitiva, pero sin que se sepa si existen otras causas de pérdida que no sean definitivas ni, en tal caso, cómo o en qué plazo puede procederse a la recuperación del permiso. Es una consideración de carácter esencial.

-Se procede a eliminar el precepto indicado en su totalidad.

- La disposición transitoria primera se refiere al período transitorio para la obtención del permiso de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor.

Se puede comprobar que el contenido de la disposición transitoria primera proyectada es más amplio que el de la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024, a la que desarrolla.

En efecto, el Decreto 5/2024 se refiere a dos grupos de personas:

- Los conductores que, a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, vinieran ejerciendo la actividad de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor; estos conductores preexistentes deberán superar la necesaria prueba, en el plazo de 18 meses desde “la entrada en vigor de la disposición por la que se regulen las citadas pruebas”, pudiendo seguir conduciendo este tipo de vehículos hasta la finalización de ese plazo.

- Los conductores que, a la entrada en vigor del mismo, vinieran ejerciendo la conducción de vehículos de arrendamiento con conductor durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de este decreto; estos conductores estarán exentos de superar dichas pruebas, previa acreditación de estar dados de alta en el régimen de seguridad social que les corresponda y del resto de requisitos exigidos por el artículo 3 del Decreto 5/2024.

Fuera de estos dos supuestos, a la luz de dicho precepto, debe entenderse que todo conductor que desee acceder a esta profesión deberá superar la prueba y acreditar el resto de requisitos previstos.

Sin embargo, el apartado 2 de la disposición transitoria primera del proyecto de orden analizado amplía estos supuestos transitorios, por las razones que pasamos a exponer:

- En primer lugar, porque su apartado 2 prevé un periodo de 18 meses para que los conductores que “a la entrada en vigor de esta orden vinieran ejerciendo la actividad de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor” puedan superar la prueba, lo que supone ampliar el ámbito temporal –y, por ende, el grupo de personas- a las que va referida la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024, que tan solo prevé esta posibilidad para quienes vinieran ejerciendo dicha actividad a la entrada en vigor del mismo, lo que tuvo lugar el 12 de enero de 2024.

- En adición, porque la disposición transitoria primera del proyecto de orden prevé que, durante ese plazo de 18 meses, dichos conductores puedan continuar con su actividad de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor “y ser contratados para ese puesto”, sin que alcance a comprenderse esta acotación final.

- En tercer término, la ampliación del ámbito de aplicación de la regla transitoria del Decreto 5/2024 viene dada porque el proyecto de orden, en el apartado 3 de la disposición transitoria objeto de examen, dispone que “Aquellos conductores de vehículos de arrendamiento con conductor que se incorporen por vez primera al ejercicio de la profesión al estar la presente orden en vigor, pero dentro del plazo de 18 meses señalado anteriormente, podrán ejercer sus funciones de conducción sin haber superado la prueba”, que deberán superar en ese plazo de 18 meses. Esto supone permitir ejercer la profesión a cualquier persona, con tal de que supere la prueba en el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de la orden, lo que excede de las previsiones de la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024.

Por lo tanto, esta disposición transitoria deberá ser reformulada a fin de acomodarse a las previsiones que incorpora la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024, en los términos expuestos. es una consideración de carácter esencial.

-Se procede a reformular la disposición transitoria recogiendo las previsiones de la disposición transitoria segunda del Decreto 5/2024.

-La disposición transitoria segunda dispone que “la digitalización del registro de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid al que se refiere el artículo 11 se deberá realizar en el plazo de veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor de la presente orden”, regla que, en atención a lo prevenido en la MAIN (el registro sería de carácter organizativo y sin acceso del público), no produce efecto para los ciudadanos. En todo caso, se desconocen las razones por las que, tratándose de un registro de nueva creación, no ha de encontrarse digitalizado desde el inicio de su funcionamiento.

-Se propone la eliminación de la disposición transitoria segunda.

-La disposición final primera presenta la siguiente redacción:

“Se habilita a la dirección general competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid para desarrollar la misma prueba regulada por esta orden en la modalidad de autoexamen, así como para el establecimiento de sistemas de inteligencia artificial o aquellos que garanticen la seguridad de la prueba.

El sistema de gestión de autoexamen deberá garantizar la identificación del aspirante y la realización personal de la prueba sin asistencia alguna.

También se habilita a la dirección general competente en materia de transportes a realizar modificaciones sobre el contenido del examen al que se refiere el artículo 3, sobre convalidaciones, y condiciones de las mismas, reguladas en el

artículo 10 y sobre el registro de conductores de vehículos de arrendamiento con conductor de la Comunidad de Madrid que regula el artículo 11”.

Por razones de claridad, se aconseja precisar el alcance del término “autoexamen”; de igual forma, sería deseable determinar con mayor precisión la expresión “establecimiento de sistemas de inteligencia artificial o aquellos que garanticen la seguridad de la prueba”. Se advierte, a tal efecto, que la MAIN tampoco arroja luz sobre el alcance de tales previsiones, lo que no se compadece con la necesaria seguridad jurídica.

Sin perjuicio de que la Dirección General competente pueda implantar un sistema informático de autoexamen, siempre que ello no suponga acometer regulación alguna con efectos ad extra -circunstancia que debería quedar oportunamente clarificada-, no resulta jurídicamente viable contener una habilitación en su favor para modificar el contenido de esta orden, tal y como proyecta hacer el párrafo tercero transcrito

En consecuencia, no resulta procedente contener una habilitación en los términos que contempla la disposición que examinamos, pues claramente excede de las facultades que corresponden a los directores generales, habida cuenta del carácter normativo, con evidente afección externa, que entrañaría la regulación pretendida. Circunstancia que, en el caso que nos ocupa, se vería agravada por el hecho de contemplar la posibilidad de “modificar” las previsiones contenidas en una orden aprobada por el Consejero, cuando las normas solo pueden modificarse por otras posteriores de igual o superior rango.

A mayor abundamiento, observamos que la disposición final primera del Decreto 5/2024 determina, con meridiana claridad, que es el titular de la consejería competente en materia de Transportes quien resulta habilitado para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del artículo 3.1.f) –relativo a la prueba que ha de superarse para ser conductor de vehículos de arrendamiento con conductor-.

En consecuencia, la dirección general competente podrá, a lo sumo, dictar un acto administrativo general, como es la resolución de convocatoria de la prueba, en la que se concreten las características de cada convocatoria, en plena observancia a las previsiones legal y reglamentariamente establecidas, que no puede excepcionar o modificar. Y el dictado de dicho acto administrativo no requiere de la habilitación que se contiene en la disposición Por todo ello, se conmina a reformular o suprimir la disposición final primera del proyecto en los términos que acabamos de precisar examinada. Es una consideración de carácter esencial

-Se procede a la eliminación de la citada disposición.

- La disposición final segunda regula la entrada en vigor de la orden, si bien la redacción correcta debe ser “La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”, conforme a lo previsto en la directriz 43 y apéndice V.a).2º).

-Se revisa lo indicado y se procede a su modificación.

-Cabe realizar un último apunte en relación con los anexos que, a modo de formularios, constan en el expediente remitido. Se observa que los mismos no figuran incorporados a la orden proyectada según prevé la directriz 44ª, tras haber acogido una observación al respecto formulada en el trámite de audiencia (página 53 de la MAIN). Resultará necesario, no obstante, clarificar de qué modo podrá accederse a los mismos.

Se revisa lo indicado y se procede a su incorporación en la MAIN.

9. EVALUACIÓN EX POST

La Dirección General proponente no considera que las previsiones incluidas el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.3, 7.4 e) y 13 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la medida en que la regulación que contiene la norma proyectada se refiere a las pruebas para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículo de arrendamiento con conductor, por lo que, al tratarse de un proceso recurrente (las pruebas se convocan periódicamente), cualquier problema o necesidad de mejora puede identificarse y corregirse en la gestión ordinaria sin necesidad de una evaluación formal *ex post*.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD