

OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

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 de vehículos con conductor, establece que, a partir del 30 de septiembre de 2022, las licencias VTC únicamente habilitarán a sus titulares para realizar trayectos interurbanos. Ello implica que, a partir de tal fecha, para realizar trayectos urbanos, los operadores deberán cumplir con los requisitos que establezcan las Comunidades Autónomas.

La única manera de evitar las consecuencias que (en términos económicos, de empleo, de competencia y de calidad de los servicios de transporte sostenible disponibles para los usuarios), tendría la desaparición del sector VTC en la Comunidad de Madrid, pasa por la aprobación de una previsión normativa que habilite a los titulares de licencias VTC a la prestación de dichos servicios en trayectos urbanos en su ámbito territorial a partir del 30 de septiembre de 2022 para que puedan continuar desarrollando su actividad. En el caso de que no se realice esta modificación normativa, de facto implicaría que la actividad económica actual dejaría de poder realizarse, con el perjuicio que ello conlleva para las empresas, el empleo que genera (13.650 trabajadores en la Comunidad de Madrid en el sector VTC) y los usuarios de servicios (8 millones de usuarios y alrededor de 20 millones de trayectos en 2019).

Ahora bien, una vez determinada esta necesidad regulatoria, la misma se puede llevar a cabo desde una óptica de salvaguarda de la libre competencia y, en definitiva, el favorecimiento de los intereses de los usuarios, o desde un punto de vista intervencionista y restrictivo, al igual que se ha realizado en comunidades autónomas como Cataluña o Valencia.

Siguiendo el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de 2019, en el que se apremia a las comunidades autónomas a aprobar regulaciones para evitar los efectos nocivos que tendría la desaparición de las VTC, las restricciones sobre la competencia incidirán negativamente sobre el servicio prestado a los usuarios finales, elevando precios, reduciendo disponibilidad, así como la calidad del servicio prestado, y desincentivando la innovación de taxis y VTC.

Entre las principales recomendaciones del mencionado informe se encuentra la flexibilización del régimen regulatorio del taxi, revisando la regulación y eliminando numerosas restricciones que impiden o dificultan la mayor eficiencia y la mejora de la calidad del servicio. Esta es la línea argumental de las observaciones que se hicieron recientemente desde la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo al proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio. No obstante, en el anteproyecto por el que se modifica la Ley 20/1998 se introducen restricciones adicionales al sector VTC que constituyen nuevas barreras para proteger al sector del taxi de la competencia de otras alternativas de movilidad, basadas en la tecnología e innovación, sin justificación alguna en la mejora del servicio a los usuarios o la protección de sus derechos como consumidores.

Además, cabe señalar que la CNMC también se ha opuesto reiteradamente a todas las normativas que han restringido la actividad de las VTC, tanto a nivel nacional como regional, habiendo recurrido estas restricciones a los tribunales. En este sentido, recientemente el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha estimado un recurso contencioso administrativo y ha revocado el plazo de pre-contratación de 30 minutos fijado por el Gobierno de dicha Comunidad, así como la prohibición de geolocalizar vehículos, al entender que eran contrarios al derecho de libertad de empresa.

La Comisión Europea también se ha pronunciado recientemente al respecto en su Comunicación de 4 de febrero de 2022 "*Sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible*", y se ha posicionado en contra del establecimiento de condiciones para la prestación de los servicios como la precontratación o la obligación de vuelta a la base, por ser medidas que podrían atentar

contra el principio de libertad de establecimiento regulado en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

En lo que a la Comunidad de Madrid respecta, con fecha 23/12/2021 se publicó el trámite de audiencia del Anteproyecto de Ley de medidas urgentes para el impulso de la actividad económica y la modernización de la administración de la Comunidad de Madrid (Ley Ómnibus), en el cual se incluía el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante Ley 20/1998), para regular el régimen de funcionamiento de las VTC, a partir de octubre de 2022. Dicha regulación incluía, además, el régimen sancionador aplicable a las VTC, en el sentido de mantenimiento del *statu quo* existente hasta la entrada en vigor de la Ley 13/2021, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor.

Teniendo en cuenta que dicha regulación ha sido separada de la Ley Ómnibus, la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras ha publicado en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, con fecha 21/02/2022, un nuevo anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en lo relativo a las licencias VTC. El presente informe recoge las observaciones a dicho anteproyecto de Ley.

Estas objeciones tratan de evitar un modelo intervencionista y restrictivo de la libre competencia que producirá como efecto un incremento en el precio de la movilidad, un aumento en los tiempos de espera, así como importantes pérdidas en un sector económico que, en la actualidad, genera un valor añadido en la economía de la Comunidad de Madrid de 614,5 millones de euros anuales y que ha demostrado su aceptación por parte de los consumidores, conviviendo pacíficamente con el sector del taxi.

A continuación, se enumeran y, posteriormente, se detallan, los puntos introducidos en el citado anteproyecto que suponen restricciones adicionales sustanciales al libre ejercicio de esta actividad, sin que ninguna de ellas suponga una mejora en el servicio prestado a los usuarios:

- Posibilidad de fijar excepciones reglamentarias a la libertad de precios (artículo 14 ter.1)
- Exigencia título habilitante adicional (artículo 14 ter.1)
- Posibilidad de fijar reglamentariamente requisitos y condiciones en la prestación del servicio (artículo 14 quater)
- Aplicación, por omisión de regulación, del régimen sancionador previsto en la ley 13/2021, que supone un endurecimiento de las sanciones contrario y perjudicial al ejercicio de la libre competencia

Por último, y de cara a salvaguardar la sana competencia en el sector, proponemos una redacción alternativa al artículo objeto de estas observaciones.

ANÁLISIS DETALLADO DE RESTRICCIONES Y MODIFICACIONES DEL ANTEPROYECTO:

1- Restricciones a la libertad de precios:

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), en su Informe Económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden Fom/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor -UM/085/15 y acumulados- de 8 de junio de 2016, señala lo siguiente:

“La única opción normativa alineada con el interés general es establecer un régimen de libertad de entrada y libertad de precio en el transporte urbano de pasajeros en vehículo de turismo (taxi o VTC), en todos los segmentos del mercado y con libre prestación del servicio en todo el territorio nacional. Como se ha argumentado, la competencia en precios es posible y deseable en todos los segmentos de este mercado, y por ello, los precios deberían ser libres en todos los segmentos de este mercado.

En suma, las restricciones a la competencia en materia de vehículos de alquiler con conductor no están justificadas en los principios de regulación económica eficiente y son muy costosos en términos de bienestar. Por ese motivo, deben ser eliminadas del marco normativo de cara a establecer un régimen de libertad de entrada y libertad de precio en el transporte urbano de pasajeros en vehículo de turismo, en todos los segmentos del mercado y con libre prestación del servicio en todo el territorio nacional”.

En conclusión, carece de sentido y es manifiestamente contrario a cualquier principio de buena regulación desde la perspectiva de defensa de la competencia, que el texto propuesto haga una reserva de posible excepción reglamentaria al régimen general de libertad de precios y que, en caso de mantenerse, deja abierta la posibilidad de desvirtuar arbitrariamente el régimen de libertad que el precepto establece, añadiendo inseguridad jurídica al tráfico mercantil y a las perspectivas de desarrollo del sector que se regula.

2- Título Habilitante:

Mediante el párrafo 2 introducido por el anteproyecto de Ley en el artículo 14 ter, se desprende la exigencia de una autorización autonómica adicional para habilitar, una vez transcurridos los cuatro años establecidos en el RDL 13/2018, a desarrollar trayectos de transporte urbano, dejando la autorización inicial como título habilitante únicamente para desarrollar servicios interurbanos.

Esto implica un supuesto de hiperregulación, con las consiguientes trabas administrativas, al exigir a los operadores someterse a un nuevo proceso administrativo no existente hasta la fecha para la obtención de un título adicional al que ya poseen y que no aporta ningún valor.

El artículo 17.1 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado, prevé la posibilidad de establecer la exigencia de una autorización cuando concurren los principios de necesidad y proporcionalidad, estableciendo que concurren estos principios en la letra c):

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

En definitiva, la exigencia de contar con una autorización inicial para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y que, por tanto, se regulen los requisitos de obtención y mantenimiento de la misma, es conforme a lo dispuesto en la LGUM, por concurrir los principios de necesidad y proporcionalidad, conforme lo que se prevé en el artículo 17.1.c) de la Ley.

No obstante, es importante subrayar que el artículo 17 debe entenderse sin perjuicio del principio de eficacia de las actuaciones de las autoridades competentes en todo el territorio nacional. Así, una vez que los operadores han obtenido una autorización o presentado una declaración responsable o comunicación para acceder a una actividad o incluso si han accedido a la misma sin necesidad de realizar ningún trámite previo, ésta podrá ser ejercida en todo el territorio nacional, sin que quepa, por ejemplo, la exigencia de una nueva autorización, declaración responsable o comunicación excepto para determinadas actuaciones para las que se limita este principio de eficacia nacional.

Teniendo en cuenta que, a la entrada en vigor del proyecto, las VTC nacionales ya obtuvieron la correspondiente habilitación de carácter nacional, y que se encuentran en la actualidad realizando trayectos urbanos en la Comunidad de Madrid, no procede exigir ningún título adicional. Lo contrario supone un supuesto de hiperregulación, contrario al espíritu de la Ley de Garantía de Mercado y a una de las líneas fundamentales establecidas por la Comunidad de Madrid, al exigir nuevas cargas administrativas que se alejan del mantenimiento del *statu quo*.

3- Competencias inspectoras y sancionadoras:

La versión incluida en la Ley Ómnibus atribuía de forma expresa a la Comunidad de Madrid las competencias de ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios llevados a cabo mediante arrendamiento de vehículos con conductor.

Se propone incluir esta referencia expresa, con el objeto de ratificar que estas competencias sigan siendo ejercidas por la Comunidad de Madrid, y no por los Ayuntamientos.

En este sentido, conviene resaltar que, en ciudades como Barcelona se han establecido restricciones ulteriores al régimen sancionador previsto por Cataluña.

4- Indefinición de las condiciones relativas a la prestación de los servicios VTC:

El Anteproyecto incluye una remisión a desarrollo reglamentario en lo que respecta a las condiciones para la obtención de nuevas autorizaciones VTC para servicios de naturaleza urbana y los requisitos para la prestación de este tipo de servicios.

Lo anterior implica que, dentro del marco establecido por la disposición adicional primera del RDL 13/2018, la Comunidad de Madrid podría modificar reglamentariamente las condiciones de prestación de los servicios VTC previstas en el artículo 182.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los siguientes aspectos:

- Condiciones de precontratación.
- Captación de clientes.
- Recorridos mínimos y máximos.
- Servicios u horarios obligatorios.
- Especificaciones técnicas de los vehículos.

Lo anterior supone que se faculta a la Comunidad de Madrid para regular, más adelante y por vía reglamentaria, las condiciones de prestación de los servicios VTC adicionales a los establecidos en el artículo 182.1 del ROTT, tales como: (i) fijación de un intervalo mínimo de precontratación (ej. De 15, 30 o 60 minutos como han hecho otras CCAA), (ii) la prohibición del uso de la geolocalización para captar clientes, (iii) la obligación de retorno a la base o incluso la prohibición de estacionamiento en las proximidades de zonas consideradas de alta demanda, (iv) la fijación de días y horas de descanso obligatorio, (v) la imposición de requisitos técnicos adicionales para los vehículos, (vi) el establecimiento de excepciones al régimen de precios libres actualmente aplicables etc.

En el momento en el que se aborde el desarrollo reglamentario correspondiente, habrá que tener en cuenta las advertencias reiteradas tanto por la CNMC como por la Comisión Europea sobre la necesidad de respetar los principios básicos de la libertad de empresa, evitando así la imposición de restricciones perjudiciales e innecesarias a la libre competencia en este sector. A este respecto, cabe señalar que las condiciones de prestación de los servicios VTC, ya establecidas en otras CCAA como Cataluña, Baleares, Valencia o el País Vasco, podrían implicar una limitación muy significativa al ejercicio de la actividad que pone en riesgo la pervivencia a corto y medio plazo del sector VTC en el mercado de los transportes urbanos de pasajeros en vehículos turísticos.

De hecho, este tipo de restricciones ya han obtenido pronunciamientos desfavorables por parte de los tribunales de Justicia (por ejemplo, y sin ánimo de exhaustividad, el TSJ País Vasco ha declarado contrario al principio de libertad de empresa el requisito de pre-contratación de 30 minutos fijado en la normativa autonómica vasca, o el TSJ de Cataluña ha suspendido cautelarmente el requisito de pre-contratación de 1 hora fijado en el Reglamento del Área Metropolitana de Barcelona).

5- Aplicación supletoria del régimen sancionador de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras:

La no regulación de un régimen sancionador propio para los servicios VTC que se presten en el ámbito de la Comunidad de Madrid en el Anteproyecto supondría la aplicación supletoria del régimen establecido en la LOTT.

Lo anterior es consecuencia de lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, al señalar: “En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente Ley”.

Así, al no regularse un régimen sancionador propio en la Ley 20/1998 en el Anteproyecto, y no siendo posible fijarlo mediante una norma reglamentaria, los eventuales incumplimientos asociados a la prestación de servicios VTC, como consecuencia de la no observancia de los requisitos fijados en la normativa estatal o los que reglamentariamente se fijen por la Comunidad de Madrid conforme a lo expuesto en el apartado anterior, serían sancionados con sujeción al régimen de la LOTT¹.

La anterior circunstancia, combinada con una regulación de las condiciones de prestación de los servicios VTC por vía reglamentaria similar a la de otras CCAA, implicaría establecer un régimen en la Comunidad de Madrid para la prestación de este tipo de servicios, que podría hacerlos en la práctica inviables desde una perspectiva operativa y de negocio. Asimismo, supondría establecer un régimen para la prestación de servicios VTC en la Comunidad de Madrid equivalente al adoptado por otras CCAA que ya se han posicionado políticamente en contra del sector, como Cataluña, Valencia, Baleares o el País Vasco.

¹ Conforme a lo previsto en los artículos 25 y 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, está reservado a normas con rango de Ley la definición de las infracciones y sanciones aplicables por la Administración, siendo únicamente posible utilizar la vía reglamentaria para introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente, sin constituir nuevas infracciones o sanciones, ni alterar la naturaleza o límites de las que la Ley contempla.



**Comunidad
de Madrid**

Dirección General
de Economía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,
HACIENDA Y EMPLEO

De cara a mitigar los riesgos de la redacción actual del Anteproyecto, es fundamental establecer un régimen sancionador propio de los servicios VTC en la Comunidad de Madrid, en la línea fijada en el anteproyecto que se introdujo en la Ley Ómnibus, fruto del consenso y del objetivo común de favorecimiento tanto al sector del taxi como al de las VTC, en beneficio de los ciudadanos y de la libre competencia.

Se recogen en cuadro anexo, a modo de resumen, las restricciones que suponen acoger el régimen sancionador estatal fijado en la Ley 13/2021, respecto del establecido en la Ley Ómnibus.



Comunidad
de Madrid

Dirección General
de Economía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,
HACIENDA Y EMPLEO

Restricciones VTC en artículo único respecto de Texto Ley Ómnibus: especial referencia al régimen sancionador		
RESTRICCIONES SECTOR VTC	Régimen sancionador Ley Ómnibus	Anteproyecto Ley febrero 2022
Sanciones económicas por infracciones VTC	Horquilla 301€ - 800€	Infracciones muy graves: horquilla 1.000€-2.000€
Revocación de autorizaciones: <ul style="list-style-type: none">- Pérdida definitiva de la autorización por tres infracciones en el periodo de dos años Riesgo grave de arbitrariedad de la Administración con resultado de pérdida de autorización.	NO	SI
Inmovilización inmediata del vehículo y traslado a depósito: <ul style="list-style-type: none">- A criterio del inspector o la policía municipal- Obligación de pago de la sanción para liberar vehículo- Limitación al derecho de defensa: pago de sanción o suspensión de la actividad previo a resolución. Riesgo muy alto de arbitrariedad de la Administración	NO	SI
Restricciones en materia de itinerarios, horarios y calendarios: Introducida únicamente en Cataluña por el área metropolitana: régimen de descansos igual al taxi.	NO	SI
Infracción por captación ilícita: <ul style="list-style-type: none">• Conducta activa de buscar o recoger clientes sin precontratación. Ej. Ofrecer servicios a clientes a precio alzado sin sujeción a la aplicación	Infracción grave: 601€	Infracción muy grave: (1.000€-6.000€) Inmovilización



Comunidad
de Madrid

Dirección General
de Economía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,
HACIENDA Y EMPLEO

Prohibición de salir del lugar de estacionamiento sin un trayecto asignado: <ul style="list-style-type: none">Restricción sin fundamento: incremento tiempo espera Perjuicio al usuario	NO	Infracción muy grave: 1.000€-6.000€ Inmovilización
Incumplimiento de limitaciones territoriales de prestación habitual del servicio	Infracción grave: 601 €	Infracción muy grave: 1.000€-6.000€ Inmovilización
No comunicación de datos a registro antes de inicio de cada servicio	Infracción grave: 301-800 €	Infracción muy grave: 1.000 €-6.000 € Inmovilización
Incumplimiento obligación de utilizar los distintivos exigibles o usar aquellos que induzcan a confusión con el taxi	Infracción grave: 301€-800 €	Infracción muy grave: (1.000 €-6.000 €) Inmovilización
Título habilitante adicional al existente <ul style="list-style-type: none">Las VTC ya operan en trayectos urbanos con autorización nacionalNuevo título: Hiperregulación y más burocraciaConsejería Economía proponía habilitación automática Exigencia en área metropolitana de Barcelona por Reglamento Colau, suspendido cautelarmente por el TSJ de Cataluña.	SI, sujeto a requisitos ciertos establecidos por norma con rango de Ley	SI, sujetos a requisitos indeterminados que serán posteriormente desarrollados por vía reglamentaria y que, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional primera RDL 13/2018, posibilitan restricciones en la Comunidad de Madrid como la precontratación, servicios, horarios, vuelta a la base etc
Competencias inspectoras y sancionadoras los Ayuntamientos: En Barcelona mayores restricciones al régimen sancionador de Cataluña	NO	En el anteproyecto no se hace alusión a este tema, con lo cual queda indeterminado y abierta esta posibilidad

PROPUESTA ALTERNATIVA DE REDACCIÓN. MODIFICACIÓN LEY 20/1998:

En virtud de las observaciones realizadas, se propone el siguiente texto normativo:

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

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, queda modificada en los siguientes términos:

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

CAPITULO III

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

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

Dos. Se añade un artículo 14 ter en la Sección 2ª del Capítulo III, que queda redactado en los siguientes términos:

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

1. La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, a los efectos de la legislación de los transportes por carretera, tendrá la consideración de transporte público discrecional de viajeros y sus precios no estarán sujetos a tarifas administrativas.

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

2. En todo caso, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de

las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas»

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 4.1, a los efectos de los servicios urbanos de arrendamiento de vehículos con conductor, la Comunidad de Madrid ostenta la competencia para la ordenación, gestión, inspección y sanción. Asimismo, asumirá la competencia única para el otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para realizar este tipo de transporte.

Tres. Se añade un artículo 14 quáter en la Sección 2ª del Capítulo III, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Cuatro. Se añade una disposición adicional cuarta, que queda redactada en los siguientes términos:

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

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

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, deberán cumplir los requisitos y condiciones que se desarrollen reglamentariamente.

Cinco. Se añade una disposición adicional quinta, que queda redactada en los siguientes términos:

Disposición adicional quinta. Régimen sancionador de transporte de viajeros mediante arrendamiento de vehículos con conductor

El incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio en trayectos que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad de Madrid será sancionado conforme al régimen de infracciones y sanciones previsto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y su normativa de desarrollo, en su versión vigente con carácter inmediatamente anterior a la entrada en vigor de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.