

MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE DECRETO, 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 VEHICULOS CON CONDUCTOR

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras/Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha:	9 diciembre 2023
Título de la norma	Proyecto de decreto, 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.		
Tipo de memoria	<p style="text-align: center;"> <input checked="" type="checkbox"/> Extendida x <input type="checkbox"/> Ejecutiva </p>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Realizar el desarrollo reglamentario previsto en 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, mediante la que se incorpora en la normativa de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento conductor como una modalidad de transporte discrecional de viajeros y se permite a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor.		
Objetivos que se persiguen	Regular los requisitos de obtención y mantenimiento, vehículos, transmisión, visado y rehabilitación de la autorización prevista en el artículo 14 ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de septiembre, que habilita a realizar transporte de viajeros mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor de carácter urbano y establecer los requisitos y condiciones que habrán de cumplirse en la prestación de este tipo de servicios. Asimismo, se prevé el plazo en el que se deberá crear el Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid.		
Principales alternativas consideradas	No se han considerado al tratarse de un desarrollo reglamentario previsto en una ley.		

CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Decreto
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, once artículos, cuatro disposiciones transitorias y tres disposiciones finales.
Informes a los que se somete el proyecto	<p>Se han recabado los informes de coordinación y calidad normativa de la entonces Consejería de Presidencia, Justicia e Interior (ahora Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local); de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías; de la Secretaría General Técnica de la entonces Consejería de Transportes e Infraestructuras (ahora Vivienda, Transportes e Infraestructuras); de la Dirección General de Igualdad y de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad. También se han solicitado los informes del Consejo de Consumo, del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad y del Comité Madrileño de Transporte por Carretera.</p> <p>Asimismo, se ha solicitado el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y se recabará el de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.</p>
Trámite de participación: consulta pública/audiencia e información públicas	<p>El proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública desde el 08/07/2022 al 28/07/2022, ambos inclusive, habiéndose comunicado, durante este trámite, al Consejo del Diálogo Social que no realiza observaciones.</p> <p>De conformidad con lo que se establece 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 ha realizado el trámite de audiencia respecto del Consejo para el Diálogo Social y de la Federación de Municipios de Madrid y el de información pública, publicándolo a tal efecto en el Portal de Transparencia.</p> <p>El proyecto ha estado publicado en el Portal de Transparencia desde el 24 de octubre de 2023 hasta el 14 de noviembre de 2023, ambos inclusive.</p>
ANÁLISIS DE IMPACTOS	
Adecuación al orden de competencias	La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial; asimismo, en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad

	<p>de Madrid, en base a la cual se aprobó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en cuyos artículos 14.ter.1 y 14 quater se prevé que reglamentariamente se establecerán los requisitos para obtener la autorización para realizar servicios urbanos en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor y las condiciones de realización de los servicios, respectivamente.</p> <p>El proyecto normativo viene a desarrollar la citada ley en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.</p>	
<p>Impacto económico y presupuestario</p>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>El proyecto normativo tiene incidencia en la economía ya que establece los requisitos que han de cumplir los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor para poder ejercer la actividad en el ámbito urbano y se establecen las condiciones que han de cumplirse en la prestación de los servicios. Por tanto, se desarrolla el ejercicio de una actividad económica, la cual tiene incidencia en el sector automoción, fabricantes y concesionarios de vehículos y que genera cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.</p>
	<p>En relación con la competencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.

	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<input checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid <input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input checked="" type="checkbox"/> Implica un ingreso.
	La norma tiene un impacto por razón de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto de infancia, adolescencia y familia	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto de orientación sexual e identidad de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
Otras Consideraciones	Ninguna	

INTRODUCCIÓN

La presente memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

La Comunidad de Madrid, en aplicación de lo que se establece en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, aprobó la Ley 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.

Con la citada modificación 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 transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor.

El nuevo artículo 14 ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, prevé que 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 reglamentariamente se establezcan, los cuales también deberán ser cumplidos por los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a los que hace referencia la disposición adicional cuarta de la misma.

Así, en relación con estos requisitos en la norma proyectada se prevé que, además de los requisitos establecidos por la normativa del Estado para ser titulares de las autorizaciones VTC de ámbito nacional, los titulares de las autorizaciones cuenten en su flota de vehículos con vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, que los vehículos deban estar clasificados como cero emisiones o ECO, salvo que se trate de históricos o con una potencia igual o superior a 28 CVF y que los conductores cumplan unos requisitos y deban superar la prueba que se determine por la consejería competente en materia de transportes.

Por su parte, el artículo 14 quater de la citada ley establece que la prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento de vehículos con conductor se realizará por los titulares de las autorizaciones cumpliendo los

requisitos que reglamentariamente se establezcan y el proyecto normativo regula cuáles son estas condiciones.

Con posterioridad al inicio de la tramitación del proyecto normativo, fue aprobada 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, cuyo contenido afecta a éste.

De acuerdo con lo previsto en la citada ley, además de adecuar el régimen sancionador previsto en la norma para contemplar los tipos infractores por el incumplimiento de las nuevas obligaciones que se establecen para poder realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, se modifica:

- El artículo 4.1, para determinar que los servicios de arrendamiento con conductor serán en todo caso competencia de la Comunidad de Madrid, aunque su ámbito sea urbano.

- El artículo 14.ter.1, para disponer que reglamentariamente se podrá establecer, para circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el incremento máximo a aplicar sobre el precio de los servicios.

- El artículo 14.ter.2, para establecer la posibilidad de denegar las autorizaciones, además de por la regla de la proporcionalidad 1VTC/30Taxis, cuando en atención a las autorizaciones para realizar transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor junto a las de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid garanticen las necesidades de movilidad de la población existente.

- En relación al artículo 14 quater, se especifica que los requisitos que se deben cumplir para la prestación de los servicios, que se establecerán reglamentariamente, serán en relación con los conductores, los vehículos y otras condiciones

Hay que tener en cuenta que el transporte de viajeros mediante arrendamiento de vehículos con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros que coexiste e interactúa en el mismo segmento de mercado que la modalidad de transporte en vehículo taxi, ambas modalidades atienden la demanda de servicios que les realizan los ciudadanos a los que les corresponde elegir mediante que modalidad quieren realizar sus desplazamientos y para ello es imprescindible fijar las condiciones en las que se han de prestar cada una de ellas para conseguir una convivencia armónica entre ambas.

En la tramitación del proyecto normativo, la Oficina de Calidad Normativa, de la Secretaría General Técnica de la entonces Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, su informe 27/2023, de fecha 10 de abril de 2023, emitido en el trámite de informes preceptivos, sugiere que en la MAIN se incluya una enumeración y justificación de las similitudes y diferencias existentes en la regulación propuesta para estos sectores y en qué contribuye a la «convivencia armónica» de ambos sectores.

En relación a las similitudes hay que destacar que, se trata de dos modalidades de transporte discrecional de viajeros, que atienden al mismo segmento de mercado y, por tanto, a la misma demanda, funcionando de forma similar, con las salvedades que se exponen a continuación, cuando los vehículos taxi realizan los servicios previamente contratados a precio cerrado. En cuanto a la posibilidad de la realización de servicios contratados por plaza con pago individual, la regulación es la misma para ambas modalidades.

En cuanto a las diferencias, la modalidad del arrendamiento de vehículos con conductor, opera siempre con contratación previa y sus tarifas son libres, si bien en situaciones especiales de alta demanda, el precio de los servicios no podrá superar el 75% sobre el precio base. Sin embargo, los servicios de taxi pueden iniciarse a mano alzada, en parada y previa contratación a precio cerrado, están sometidos a tarifas obligatorias, las cuales tendrán la consideración de máximas, en los casos de los servicios previamente contratados a precio cerrado, para permitir algunas reducciones sobre el precio, de acuerdo con lo establecido, en su caso, por el ayuntamiento competente.

Teniendo en cuenta lo anterior, se entiende que la regulación propuesta contribuye a una convivencia armónica entre ambas modalidades, puesto que, manteniendo la esencia de cada una de ellas se establecen las reglas que deben cumplirse en la prestación de servicios para que no existan injerencias entre ambas modalidades.

Con este decreto, por tanto, se pretende realizar el desarrollo reglamentario previsto en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor y así completar la regulación de aplicación a esta modalidad de transporte discrecional de viajeros en la Comunidad de Madrid.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

En la elaboración del proyecto se han tenido en cuenta los principios de buena regulación recogidos en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la

Comunidad de Madrid y en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La norma responde a los principios de necesidad y eficacia, pues, con ella se realiza el desarrollo reglamentario previsto en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, mediante la Ley 5/2022, de 9 de junio, tanto respecto de los requisitos de obtención y mantenimiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor para realizar transporte urbano, como en relación a las condiciones que se han de cumplir en la prestación de los servicios de este carácter, respondiendo al interés general de mejorar los servicios de transporte disponibles para los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, fijando sus condiciones de prestación y, así, procurar la coexistencia entre las distintas modalidades de transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas incluido el conductor.

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

Por otra parte, contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige y constituye la medida de menor incidencia, ajustándose así al principio de proporcionalidad, y al principio de transparencia, pues, en aplicación del mismo se da publicidad del proyecto normativo y se publicará en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid y con su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Finalmente, se atiende al principio de eficiencia, toda vez que, aunque inicialmente el procedimiento que se establece para que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional acrediten los requisitos necesarios para poder realizar transporte urbano, no se hace coincidir con el visado de sus autorizaciones de ámbito nacional, el visado bienal sucesivo sí se hará concordar con aquél, para que no suponga una carga adicional a las empresas.

c) Análisis de alternativas

No cabe alternativa posible, ya que se trata de llevar a cabo el desarrollo reglamentario de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, previsto en la modificación realizada a la misma por la Ley 5/2022, de 9 de junio, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango de decreto.

d) Plan Normativo

A la fecha de iniciarse la tramitación del proyecto normativo, éste no se encuentra previsto en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021 y ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, obedecía a que, si bien en principio se pretendía realizar toda la regulación en la materia de arrendamiento de vehículos con conductor mediante una norma con rango de ley, posteriormente, atendiendo a que, tanto los requisitos exigibles a los titulares de las autorizaciones, como las condiciones de los servicios pueden estar a sometidos a cambios en el tiempo, ha parecido más aconsejable llevar a cabo esta regulación mediante una norma con rango de decreto.

Posteriormente, se ha solicitado su inclusión en el Plan Normativo de la XIII Legislatura (2023-2027).

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollan íntegramente en su ámbito territorial, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos, modificada mediante la Ley 5/2022, de 9 de junio, para incorporar en la normativa de la Comunidad de Madrid, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros que dejaba a desarrollo reglamentario diversos extremos. Con este proyecto normativo se pretende completar la regulación del transporte de viajeros prestado mediante el arrendamiento de vehículos con conductor estableciendo tanto los requisitos que han de cumplirse para la obtención de las autorizaciones que habiliten para realizar transportes de ámbito urbano como las condiciones que han de cumplirse en la prestación de los servicios.

El proyecto normativo consta de una parte expositiva y una dispositiva integrada por once artículos, cuatro disposiciones transitorias y tres disposiciones finales, siendo su contenido el siguiente:

- El artículo 1 establece el objeto y ámbito de aplicación de la norma. Respecto de lo primero, como ya se ha expuesto, establece los requisitos de

obtención y mantenimiento de la autorización prevista en el artículo 14 ter.1 y las condiciones que han de cumplir los titulares de dichas autorizaciones en la prestación de los mismos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 quater, de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, siendo de aplicación a los transportes urbanos de viajeros realizados en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor que se desarrollen íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid.

- El artículo 2 en su apartado 1 establece como requisitos que han de cumplirse, a los efectos de lo previsto en el artículo 14 ter.1, entre ellas: tener la nacionalidad española o la de otro Estado de la Unión Europea o contar con las autorizaciones exigidas por la legislación en materia de extranjería; ser persona física o jurídica; disponer de los vehículos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo (renting), que deberán cumplir los requisitos del artículo 4; contar con un número de conductores igual al 75 por ciento al de autorizaciones que, además, deberán cumplir las condiciones previstas en el artículo 3; tener cubierta la responsabilidad civil por los daños que puedan ocasionar a los viajeros con motivo del transporte; disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes; cumplir las obligaciones de carácter fiscal, social y laboral exigidas en la correspondiente legislación; los vehículos que adscriban a sus autorizaciones, a partir del 1 de enero de 2025, deberán ser adaptados hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público y no tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por infracción a la normativa de transportes. En los apartados 2 y 3 se prevé que las autorizaciones habilitadas, conforme a la disposición adicional cuarta de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, para realizar transporte urbano deberán cumplir y acreditar dichos requisitos y que se anotarán en el Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, respectivamente.

Con motivo de la publicación del Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público, se ha eliminado la necesidad de que las empresas cuenten con al menos, el cinco por ciento de vehículos adaptados, y se ha introducido que los vehículos que adscriban a sus autorizaciones los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, a partir del día 1 de enero de 2025, deban ser adaptados, hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público.

- El artículo 3 establece, en su apartado 1 las condiciones que se deberán

cumplir para poder ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, entre las que se encuentran: contar con permiso de conducir de la clase B o superior con al menos dos años de antigüedad; figurar en la plantilla de la empresa en situación de alta en el régimen de la seguridad social que corresponda; no padecer enfermedad infecto-contagiosa o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión o ponga en peligro la salud de los usuarios, ni ser consumidor habitual de estupefacientes o bebidas alcohólicas; no haber sido condenados por delitos contra la libertad sexual; superar la prueba que, al efecto, se establezca y que las empresas titulares de las autorizaciones estarán obligadas a impartir a sus trabajadores la formación continua convenida en la negociación colectiva.

Respecto de la inclusión del requisito de «No haber sido condenado por la comisión de delitos contra la libertad sexual» (título VIII, del libro II, del Código Penal), se justifica ya que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 13.5 de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia:

«Será requisito para el acceso y ejercicio a las profesiones, oficios y actividades que impliquen contacto habitual con menores, el no haber sido condenado por sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual, que incluye la agresión y abuso sexual, acoso sexual, exhibicionismo y provocación sexual, prostitución y explotación sexual y corrupción de menores, así como por trata de seres humanos. A tal efecto, quien pretenda el acceso a tales profesiones, oficios o actividades deberá acreditar esta circunstancia mediante la aportación de una certificación negativa del Registro Central de delincuentes sexuales».

Mediante el Real Decreto 1110/2015, de 11 de diciembre, se regula el Registro Central de Delincuentes Sexuales, previsto en el artículo anterior, con el cual, además de perseguir la prevención y protección de los menores frente a la delincuencia de naturaleza sexual se desarrolla un sistema para conocer si quienes pretenden acceder y ejercer profesiones, oficios y actividades que impliquen un contacto habitual con menores carecen de condenas, tanto en España como en otros países, por los delitos a los que se refiere este real decreto con la finalidad de contribuir a la protección de los menores contra la explotación y el abuso sexual.

Al amparo de la Orden de 5 de junio de 2001, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se regula la habilitación de vehículos para el transporte escolar y los requisitos de otorgamiento y visado de las autorizaciones de transporte regular de uso especial, se permite que el transporte escolar sea prestado mediante vehículos dotados de autorización de

la clase VTC, pues, aun cuando es difícil pensar que en los grandes núcleos urbanos se presten esos servicios mediante este tipo de vehículos, no es tan raro en algunas zonas de la Comunidad de Madrid, afectadas por la despoblación, se utilice este tipo de vehículos para realizar dicho transporte. Por tanto, desde el momento en que cabe la posibilidad de que el transporte escolar se preste con vehículos con VTC y los conductores, puedan tener un contacto habitual con los menores, es preciso la inclusión del requisito.

Asimismo, aunque se ha valorado hacer la prohibición más específica de que estos conductores no puedan hacer transporte escolar, parece injustificable extender la prohibición a aquellos que no se encuentran en tal circunstancia, por una parte y, por otra, no se escapa a la realidad el hecho de que en la actualidad, es frecuente que los menores utilicen estos servicios incluso contratados por los propios padres, a través de las distintas plataformas existentes, por lo que se ha estimado como mejor opción el recoger dicho requisito de forma genérica, pues, en muchos casos este tipo de conductores tienen un contacto habitual con menores.

- El artículo 4 contempla los requisitos de los vehículos los cuales, además de cumplir los requisitos exigidos en la normativa estatal en la materia deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, no podrán continuar en la actividad cuando alcancen una antigüedad superior a los diez años, salvo que se trate de vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o tratarse de vehículos calificados como históricos de acuerdo con la normativa de tráfico. Asimismo, los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, prestarán sus servicios con carácter prioritario a las personas con discapacidad, pero no en exclusividad, garantizando en todo momento el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad.

- El artículo 5 establece, en el apartado 1, que en la transmisión de las autorizaciones expedidas en virtud del artículo 14 ter de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se aplicará la normativa estatal. El apartado 2, relativo a la transmisión de las autorizaciones de arrendamiento con conductor habilitadas para la realización de transportes urbanos conforme la disposición adicional cuarta de la citada ley, establece que solo habilitarán para realizar transportes urbanos cuando el nuevo adquirente cumpla los requisitos previstos en el artículo 2 del proyecto normativo.

- El artículo 6 establece que la validez de las autorizaciones queda condicionada al visado periódico bienal, en el que se comprobará que continúan cumpliéndose los requisitos, exigidos en el artículo 2, para su obtención y mantenimiento, que se realizará en el mismo acto que el visado periódico bienal de sus autorizaciones de ámbito nacional; en los apartados 2 y 3 se determina

la posibilidad de perder la validez de las autorizaciones y el plazo en el que podrán ser rehabilitadas cuando resulte acreditado el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 2, respectivamente. Por último, de acuerdo con el informe A.G.-92/2023 emitido por la Abogacía General, de fecha 8 de diciembre, se ha adicionado un apartado 4 para regular la pérdida de la validez de las autorizaciones por falta del visado periódico bienal, estableciéndose que la pérdida de validez de las autorizaciones expedidas al amparo de lo dispuesto en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no conllevará la pérdida de validez de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, si bien, desde ésta, no podrán realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.k), la no realización del visado periódico bienal de las autorizaciones de ámbito nacional, implicará la pérdida de validez de las autorizaciones expedidas al amparo de lo dispuesto en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- El artículo 7 establece, en el apartado 1, que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor deberán estar permanentemente identificados con los distintivos previstos en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid. En el apartado 2 se determina expresamente que no podrán llevar publicidad ni signos externos que induzcan a confusión con los vehículos taxi.

- El artículo 8 recoge las condiciones de prestación en los que han de realizarse los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor. Así, se determina que solo podrán ir con personas ajenas a la empresa titular de la autorización si se encuentra prestando un servicio previamente contratado; que los vehículos no puedan circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros, si bien la mera circulación o estacionamiento no lo supone, precisándose una conducta activa por parte del conductor, pero, sí, se entenderá que se está propiciando la captación de viajeros cuando, sin estar contratados, los vehículos se encuentren estacionados en el aeropuerto, las estaciones de ferrocarril y autobuses y en cualquier otro lugar donde exista una afluencia masiva de personas, por razones de tipo cultural, deportivo, musical o social, conforme se determine en la normativa del municipio donde se celebre el evento. Además, los servicios habrán de ser comunicados con carácter previo a su inicio al Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid y, en caso de no poderse llevar a efecto la comunicación anterior, a bordo del vehículo deberá llevarse, en papel o en formato digital, una hoja de ruta, con los datos que en el mismo se contienen, que deberá conservarse a disposición

de los servicios de inspección durante el plazo de un año. Asimismo, en el apartado 4, se establece que el precio de los servicios no podrá superar el 75 por ciento sobre el precio base, de acuerdo con lo que al respecto se establezca por la consejería competente en materia de transportes, siendo imputable la responsabilidad a la persona física o jurídica que lo hubiera calculado.

- El artículo 9 regula los servicios contratados por plaza con pago individual. El apartado 1 establece que estos servicios contarán con un trayecto principal, el del primer viajero, y unos secundarios que discurrirán por el principal. En el apartado 2 se establece la información que el viajero que contrate un servicio por plaza con pago individual debe facilitar y que deberá conocer su precio antes de su realización, el cual no podrá ser alterado tras su aceptación y en el apartado 3, las condiciones que deben cumplirse durante el desarrollo del servicio.

- El artículo 10, referido a los derechos de las personas usuarias, dispone que las empresas contarán con una línea telefónica activa y que los vehículos deben llevar a bordo las hojas de reclamaciones exigibles conforme la normativa en materia de consumo y un cartel con la leyenda «*Existen hojas de reclamaciones a disposición del consumidor*». Inicialmente, en la letra b) del mismo se preveía que, cuando la empresa cancelara unilateralmente el contrato debería abonar al usuario la penalización que correspondería a éste en caso de que no se hubiese presentado para realizar el servicio, de la misma forma si transcurridos diez minutos, desde la comunicación al usuario del vehículo asignado o su sustituto, no llegara a recoger al usuario, pudiendo repercutir la penalización en el conductor del vehículo, cuando quede acreditado que la cancelación ha sido a voluntad propia sin mediar el consentimiento de aquélla. Sin embargo, de acuerdo con el informe A.G.-92/2023 emitido por la Abogacía General, de fecha 8 de diciembre, «la regulación proyectada puede considerarse extramuros de la competencia autonómica», al reservarse en la Constitución Española al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil, motivo por el que se elimina del proyecto normativo.

- El artículo 11 contempla el sometimiento de las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte de viajeros a las Juntas Arbitrales del Transporte, de acuerdo con lo que se prevé en la normativa estatal en la materia.

- La disposición transitoria primera, determina que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid habilitadas para realizar transporte urbano deberán acreditar durante el año 2025 los requisitos establecidos en el artículo 2, a excepción de lo previsto en la disposición transitoria segunda,

conforme al calendario que se establezca al efecto mediante resolución de la dirección general competente en materia de transportes, con la excepción de lo previsto en la disposición transitoria segunda.

- La disposición transitoria segunda, establece que los conductores tendrán un plazo de dieciocho meses, a partir de la entrada en vigor de la disposición por la que se regulen las mismas, para superar las pruebas destinadas a la conducción de los vehículos de arrendamiento con conductor, pudiendo seguir conduciendo este tipo de vehículos hasta la finalización del plazo. No obstante, los conductores que a la entrada en vigor de la norma vinieran ejerciendo la conducción de vehículos de arrendamiento con conductor durante al menos un año de forma ininterrumpida o dos en el periodo de los cuatro años anteriores estarán exentos de superar dichas pruebas, si bien, al objeto de poder expedirles el permiso de conductor se les exigirá que cumplan el resto de requisitos previstos en el artículo 3.

Dicha excepción se ha establecido, teniendo en cuenta que, a la vista de los conocimientos que deberán valorarse en la realización de la prueba, entre los que se encuentran el manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, uso del castellano, primeros auxilios, lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio más importantes de la Comunidad de Madrid, se entiende que las personas que vienen ejerciendo la conducción de este tipo de vehículos ya los posee y, al igual que en otras profesiones, se estima que el cumplimiento de determinados tiempos ejerciendo profesión acredita una experiencia que puede suplir, como es la de conductor de vehículo VTC, superación de la prueba, máxime cuando en ésta, se va a valorar los conocimientos, que éstos ponen en práctica a diario, por lo que su ejercicio desde unos plazos determinados, se ha considerado suficiente para acreditar que cuentan con dichos conocimientos, pues, el permiso de conductor VTC, solo permite la conducción de este tipo de vehículos y no de otros como pudieran ser los vehículos taxi.

- La disposición transitoria tercera, referida a la clasificación ambiental de los vehículos, contempla que, aun cuando en el artículo 2 se exija que los vehículos tengan el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, los vehículos que no cumplan dicha exigencia podrán ser habilitados para realizar transporte urbano hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con la etiqueta C, pero en los casos de sustituciones, los vehículos solo podrán ser sustituidos por otros que cumplan dicha clasificación ambiental. Se exceptúan a los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF y a los vehículos clasificados como históricos, de acuerdo con la normativa vigente en materia de tráfico.

- La disposición transitoria cuarta, determina que, a los efectos de dar cumplimiento a la comunicación de servicios prevista en el artículo 8.2.b) de este

decreto, las empresas titulares de las autorizaciones VTC deberán comunicar los servicios de carácter urbano al registro dispuesto en el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. Tras la creación del Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid, el titular de la consejería con competencia en materia de transportes determinará la fecha a partir de la cual los servicios deberán ser comunicados a este registro.

- La disposición final primera, contiene la habilitación al titular de la consejería en materia de Transportes para dictar cuantas normas sean necesarias para el desarrollo y aplicación del decreto.

- La disposición final segunda, establece que, en el plazo de dos años, contados desde la entrada en vigor de la norma, la consejería con competencias en materia de Transportes, creará el Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.

- La disposición final cuarta, establece la entrada en vigor del decreto a partir del 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

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, el proyecto normativo no implica discriminación alguna por razón de nacionalidad o residencia, ni limitación de ninguno los principios y libertades que garantizan la normativa comunitaria.

c) Vigencia de la norma

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

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de decreto, ya que mediante el mismo se lleva a cabo el desarrollo reglamentario de una ley

preexistente de la Comunidad de Madrid, por lo que el instrumento jurídico debe ser el decreto.

3. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA A LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

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

Mediante la Ley 5/2022, de 9 de junio, se incorpora la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros sometiendo su ejercicio a la obtención de la correspondiente autorización con el cumplimiento de los requisitos que reglamentariamente se establezcan (artículo 14 ter), y se habilita a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor que deberán cumplir los requisitos que se establezcan. Además, el artículo 14 quater dispone que 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 reglamentariamente se establezcan.

Mediante la Ley 11/2023, de 12 de abril, además de adecuar el régimen sancionador previsto en la norma, para contemplar los tipos infractores por el incumplimiento de las nuevas obligaciones que se establecen para poder realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, se establece que el arrendamiento de vehículos con conductor será competencia de la Comunidad de Madrid, no de los distintos ayuntamientos; que, reglamentariamente, se podrá establecer, para circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el incremento máximo a aplicar sobre el precio de los servicios; la posibilidad de denegar las autorizaciones, además de por la regla de la proporcionalidad 1VTC/30Taxis, cuando, en atención al número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos existentes, y al número de autorizaciones para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo (vehículos taxi), las necesidades de movilidad del conjunto de la población queden garantizadas.

El proyecto normativo propuesto viene a realizar el citado desarrollo normativo para, de este modo, completar la normativa de la Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, de aplicación a los servicios que se realizan de carácter urbano dentro de su ámbito territorial.

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, puede aprobar mediante decreto los reglamentos necesarios para el desarrollo y ejecución de las leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las leyes del Estado cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, por delegación o transferencia, y ejercer en general la potestad reglamentaria, siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los consejeros.

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

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

4.1. 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 la misma prevé, por una parte, la exigencia de una autorización para realizar transporte urbano en la modalidad de transporte de viajeros en la modalidad de arrendamientos de vehículos con conductor y, por otra, que los conductores de este tipo de vehículos deberán superar una prueba para poder ejercer la profesión.

Respecto de la necesidad de autorización, el artículo 14 ter.2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, dispone que *procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas*, por lo que al encontrarse superada esta proporción no se prevé conceder autorizaciones nuevas. Pero, además, en el segundo párrafo, en la redacción dada por la Ley 11/2023, de 12 de abril, se establece la posibilidad de denegar dichas autorizaciones atendiendo al número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de autorizaciones de transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxi) y al conjunto de la población cuyas necesidades de movilidad se deban garantizar.

Sin embargo, al amparo de lo previsto en la disposición adicional cuarta de la citada ley, se deberá conceder a la autorización para realizar transporte urbano a todos los vehículos de las empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes en el momento de la entrada en vigor de su modificación, las cuales deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

La norma que se proyecta establece esos requisitos y, si bien inicialmente se establecía que las empresas titulares de las autorizaciones deberían acreditar en el primer visado de sus autorizaciones de ámbito nacional, realizado con posterioridad al año 2022, es decir en 2024, dado el tiempo transcurrido en la tramitación del proyecto se ha modificado el contenido de la disposición adicional primera para determinar que los mismos deberán ser acreditados en el año 2025, conforme al calendario que se establezca por la dirección general competente en la materia. Este retraso obedece a que, en el año 2024, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional

deben llevar a cabo el visado de sus autorizaciones, y ante la falta de certeza de cuándo se aprobará el decreto en tramitación, se ha considerado que no era aconsejable mezclar ambos en distintas fechas, pues, posiblemente, el visado de las autorizaciones nacionales ya habría comenzado a la fecha de aprobación de este decreto, lo que podría inducir a falta de seguridad jurídica a los titulares de ambos tipos de autorizaciones. Eso es así, ya que, de acuerdo con la normativa del Estado en la materia, las empresas deben visar sus autorizaciones en el mes que coincida con la última cifra de su Número de Identificación Fiscal, de modo que, cuando acaben en 1 lo deberán formalizar en enero, en 2 en febrero y así sucesivamente, hasta las que terminen en 8, que no visarán en agosto, sino en septiembre, en 9 en octubre y en 0 en noviembre.

De acuerdo con los datos existentes en el Registro de Empresas y Actividades del Transporte, en el momento actual, las empresas deberán acreditar los requisitos de 8.933 autorizaciones y, de las que no lo hicieran, perderían validez, por ello, para que los visados de las autorizaciones sea ordenado y esté establecido con el tiempo suficiente el calendario en el que lo deban formalizar, se ha estimado que lo aconsejable era no mezclar ambos procedimientos en esta primera acreditación de los requisitos, puesto que podría inducir a inseguridad jurídica a los titulares de las autorizaciones.

Teniendo en cuenta que la tasa por «alta de autorización de transporte» (2131) tiene un importe unitario de 38,64 euros, supone que cuando se realice la acreditación de los requisitos por las empresas titulares de las autorizaciones VTC-N, se obtendrán unos ingresos de 309.439,12 euros, entendiendo que visaran todas las existentes. Además, a partir de ese momento, en el año 2026 y sucesivos, las autorizaciones deberán ser visadas por sus titulares junto con el visado de las VTC-N y, puesto que el visado de las autorizaciones es bienal, se recaudarán, por concepto de visado de las autorizaciones, 321.677,33 al aplicarse la tasa correspondiente al epígrafe 2133 (Visado o modificación de la autorización de transporte), con importe unitario 36,01 euros.

Por otra parte, la norma propuesta prevé que todos los conductores de vehículos con autorización VTC tengan que superar una prueba, a la vista de la existencia de 8.933 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 17.866 conductores, lo que teniendo en cuenta que la tasa de aplicación será la correspondiente al epígrafe 2283 (Examen cualificación de conductores) por importe unitario de 31,38 euros, supondrá una recaudación por este concepto de 560.635,08 euros.

En definitiva, el proyecto tendrá un impacto presupuestario inicial cifrado en 870.074,20 euros. Además, cada dos años, al realizarse el visado de las autorizaciones, se obtendrán 321.6777, 33 euros por este concepto.

4.2. Impacto económico

La regulación que se contiene en el proyecto normativo tiene impacto económico, en la medida a través de la misma se desarrollan los requisitos a cumplir para el ejercicio de una actividad económica vinculada al transporte discrecional de viajeros de ámbito urbano, fundamentalmente en la ciudad de Madrid.

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

A la fecha de elaboración de la presente MAIN, de acuerdo con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, existen 1.529 empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de las destaca que 991 cuentan con una autorización, 210 empresas son titulares de dos autorizaciones, 81 de tres autorizaciones, 101 de entre seis a diez autorizaciones, 41 con entre 11 y 20 autorizaciones, 7 empresas con entre 151 y 200 autorizaciones, 4 con entre 201 a 300 autorizaciones y una con más de 1.000 autorizaciones, que son titulares de un total de 8.744 autorizaciones en alta y otras 189 en situación de estarlo, cuando los titulares acrediten el cumplimiento de los requisitos, lo que deberán llevar a cabo antes de proceder a su visado.

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

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

De acuerdo con la normativa en vigor, las empresas podrán disponer de los vehículos a los que pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo (renting). Por ello, se trata de una actividad que afecta directamente al sector de la automoción (fabricantes, concesionarios,

repuestos), pero también a las compañías de seguros, empresas de renting y bancos, etc.

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El artículo 14.ter.1 condiciona la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a que sus titulares estén en posesión de la correspondiente autorización para lo que deberán cumplir los requisitos que reglamentariamente se establezcan, los cuales deberán ser cumplidos, también, por los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a los que se refiere la disposición adicional cuarta de la misma.

En el apartado 2 del mismo artículo, se dispone que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo (Taxi) domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas. Como se decía anteriormente, a la fecha de elaboración de esta memoria hay 8.744 VTC en alta y 14.872 VT (Taxi), por lo que al estar la proporción en 1 VTC/ 1,7 Taxi, se encuentra muy superada, por lo que, hasta que la misma no alcanzase los valores de 1 a 30, no podrían otorgarse autorizaciones de las reguladas en el artículo 14 ter, salvo a las empresas titulares de las autorizaciones habilitadas para realizar transporte urbano, conforme a la disposición adicional cuarta antes indicada.

Además, 14.ter.2 en su segundo párrafo, introducido por la Ley 11/2023, de 12 de abril, prevé:

«No obstante lo previsto en el párrafo anterior, el órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones, a los efectos de preservar el desarrollo equilibrado de las distintas formas de transporte de viajeros en vehículo turismo, denegará el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, en atención al número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos existentes, al número de autorizaciones para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid y al conjunto de la población cuyas necesidades de movilidad debe garantizar, constando esta motivación en el procedimiento».

La Dirección General de Transporte y Movilidad, para valorar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte y conocer si con los vehículos turismo que hay en la actualidad se garantizan las necesidades de movilidad de la población mediante estas modalidades de transporte, preservando el desarrollo equilibrado de las distintas formas de transporte de viajeros en vehículo turismo, ha elaborado el «*Estudio de Gestión del Transporte Taxi/VTC en la Comunidad de Madrid*» en el que, además de valorar la potencial demanda de estos servicios, se ha tenido en cuenta la oferta de transporte público de viajeros existente en la Comunidad de Madrid, integrada por la Red de Metro y Cercanías, los autobuses urbanos e interurbanos y otras nuevas modalidades de movilidad utilizadas por los usuarios, como son el patinete eléctrico y la bicicleta.

De acuerdo con las conclusiones del citado estudio, el 90 % de los servicios de transporte en vehículo turismo (Taxi/VTC) se realizan en el APC de Madrid, concretamente en el municipio de Madrid, resultando que la oferta de vehículos por hora es de 2 vehículos (Taxi/VTC) por cada 1.000 habitantes, mientras que la demanda por hora por cada 1.000 habitantes es de 1,47, por lo que se constata que, actualmente, existe un equilibrio entre la oferta y la demanda de este tipo de servicios y que las necesidades de movilidad de la población satisfechas.

Por ello, para la medición de las cargas se tendrá en cuenta esta circunstancia y, por tanto, a las empresas titulares de las 8.744 autorizaciones en alta y de las 189 en situación de estarlo, es decir, de las 8.933 autorizaciones.

La norma proyectada prevé que, además de los requisitos establecidos por la normativa del Estado para ser titulares de las autorizaciones VTC de ámbito nacional, los titulares de las autorizaciones cuenten en su flota de vehículos con vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, que los vehículos deban estar clasificados como cero emisiones o ECO, salvo que se trate de históricos o con una potencia igual o superior a 28 CVF y que los conductores, para ejercer dicha profesión, cumplan unos requisitos y deban superar la prueba que se determine por la consejería competente en materia de transportes.

La exigencia de esta autorización supone una carga para las empresas que deberán solicitar la misma y acreditar que cumplen los requisitos previstos, si bien solo se permitirá la presentación electrónica de los mismos, ya que, de acuerdo con el artículo 56 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres, de aplicación supletoria en aplicación de la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, «*Las comunicaciones entre los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones.....y los titulares o*

solicitantes de las mismas se llevarán a cabo utilizando únicamente medios electrónicos», por lo que, para realizar la medición de las cargas que comporta la norma solo se utilizará el coste relativo a la presentación electrónica de documentos.

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

Presentación electrónica de documentos: 4 €

Para realizar el cálculo de dichos costes unitarios, se parte del número de autorizaciones VTC existentes en la Comunidad de Madrid en la entrada en vigor de la Ley 5/2022, de 9 de junio, (8.933 autorizaciones VTC) y de los requisitos en el artículo 2 del proyecto que se proyecta.

Artículo 2.1	Concepto	Coste	Población	Total
2.1.a)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.b)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.c)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.d)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.e)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.f)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.g)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.h)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
2.1.i)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732

2.1 j)	Presentación electrónica documentos	4	8.933	35.732
TOTAL	Presentación electrónica documentos	40	8.933	357.320

Por lo tanto, la exigencia de autorización para que los vehículos de arrendamiento con conductor puedan realizar servicios de carácter urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, representa unas cargas para las empresas de 357.320 euros.

Además, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.1 del proyecto normativo, los conductores de este tipo de vehículos tienen que cumplir una serie de condiciones, que hasta ahora no era preciso, que deberán acreditar los titulares de las autorizaciones VTC, ya que se configuran como un requisito de obtención y mantenimiento de la autorización, conforme lo previsto en el artículo 2.1.d).

Teniendo en cuenta que, en esta modalidad de transporte de viajeros, los vehículos no tienen limitaciones en cuanto al máximo de horas para realizar la actividad, ni tienen establecido un régimen de descansos y vacaciones, para calcular el coste unitario se parte de que cada uno de los vehículos es conducido por una media de dos conductores, por lo que se parte de 17.866 conductores y de los requisitos previstos en el artículo 3.1 del proyecto.

Artículo 3.1	Concepto	Coste	Población	Total
3.1.a)	Presentación electrónica documentos	4	17.866	71.464
3.1.b)	Presentación electrónica documentos	4	17.866	71.464
3.1.c)	Presentación electrónica documentos	4	17.866	71.464
3.1.d)	Presentación electrónica documentos	4	17.866	71.464
3.1.e)	Presentación electrónica documentos	4	17.866	71.464
3.1.f)	Presentación electrónica documentos	4	17.866	71.464

TOTAL	Presentación electrónica documentos	24	17.866	428.784
-------	-------------------------------------	----	--------	---------

Por lo tanto, la exigencia de que los conductores de los vehículos tengan que cumplir los requisitos del artículo 3.1 del proyecto implica unas cargas para las empresas titulares de las autorizaciones cifradas en 428.784 euros.

A sugerencia de la Oficina de Calidad normativa deben incluirse los costes de las siguientes cargas:

- La comunicación de servicios al registro: hay que partir de los servicios que realizan las empresas dedicadas a esta actividad y, de acuerdo con los datos contenidos en el *Estudio sobre la Gestión del Transporte en Vehículos Taxi/VTC en la Comunidad de Madrid*, elaborado por la Dirección General de Transportes y Movilidad, se demandan un promedio de 7.839 servicios/hora, estando los vehículos VTC un promedio de horas diarias de 11,34 horas lo que implica que se realizan un promedio de 88.894 servicios, que son los que se comunican, siempre electrónicamente y, por tanto, con un coste unitario de 4 euros, suponiendo una carga, cifrada en 355.576 euros.

- La necesidad de que la transmisión de las autorizaciones sea autorizada. Para su cálculo ha de partirse de que se han de cumplir los mismos requisitos que para la obtención de las autorizaciones, que se producen unas 850 transmisiones al año y que su acreditación siempre es electrónica, por lo que el coste unitario es 4 euros.

Artículo 3.1	Concepto	Coste	Población	Total
3.1.a)	Presentación electrónica documentos	4	850	3.400
3.1.b)	Presentación electrónica documentos	4	850	3.400
3.1.c)	Presentación electrónica documentos	4	850	3.400
3.1.d)	Presentación electrónica documentos	4	850	3.400
3.1.e)	Presentación electrónica documentos	4	850	3.400

3.1.f	Presentación electrónica documentos	4	850	3.400
TOTAL	Presentación electrónica documentos	24	850	20.400

La carga que conlleva la transmisión de las autorizaciones supone, por tanto, un coste de 20.400 euros.

- La rehabilitación de autorizaciones tiene lugar cuando las empresas no han visado sus autorizaciones en plazo y, de acuerdo con la normativa de aplicación, cuentan con un año para proceder a su rehabilitación que, si no se produce en ese plazo, pierden su validez, por ello es una situación que no es muy frecuente siendo de unas 100 autorizaciones las que deben ser rehabilitadas al año. Para proceder a la rehabilitación de las autorizaciones han de acreditarse los mismos requisitos que para el otorgamiento de las autorizaciones, lo cual se realizará de forma electrónica, por lo que el coste unitario será 4 euros.

Artículo 3.1	Concepto	Coste	Población	Total
3.1.a)	Presentación electrónica documentos	4	100	400
3.1.b)	Presentación electrónica documentos	4	100	400
3.1.c)	Presentación electrónica documentos	4	100	400
3.1.d)	Presentación electrónica documentos	4	100	400
3.1.e)	Presentación electrónica documentos	4	100	400
3.1.f)	Presentación electrónica documentos	4	100	400
TOTAL	Presentación electrónica documentos	24	100	2.400

La carga por la rehabilitación de las autorizaciones supondrá para las empresas 2.400 euros.

- La necesidad de identificar los vehículos conlleva una carga para los titulares, teniendo en cuenta que hay 8.933 autorizaciones, que cada autorización va adscrita a un vehículo y que requiere la presentación presencial para la entrega de los distintivos con los que han de identificarse los vehículos, por tanto, con un coste unitario de 5 euros, el coste de esta carga supondría para las empresas de 44.665 euros.

- El que los vehículos deban llevar las hojas de reclamaciones, teniendo en cuenta que son todos los vehículos adscritos a las autorizaciones, es decir, 8.933 y que pueden ser solicitadas de forma electrónica, el coste que la carga supondría sería de 35.732 euros.

- Respecto al sometimiento de las controversias mercantiles, surgidas en relación con el contrato de transporte, ante las Juntas Arbitrales del Transporte, se entiende que se presentarán reclamaciones en raras ocasiones ya que, por ejemplo, en la actualidad, existe este sometimiento respecto de las reclamaciones en relación a los vehículos VTC que habilitan para realizar transporte interurbano, produciéndose entre 10-15/al año. Dado que la reclamación puede ser presentada electrónicamente, el coste sería de 60 euros.

En definitiva, el proyecto normativo conlleva unas cargas para las empresas titulares de autorizaciones de la clase VTC cuyo importe total asciende a la cantidad de 1.244.937 euros.

Respecto de la comparativa con la normativa vigente, en la actualidad, le sería de aplicación todo ello salvo la exigencia prevista en el artículo 2.1.d) de que las empresas deban contar con el mismo número de conductores que autorizaciones en alta, que supone una cargas valoradas en 35.732 euros, y que los conductores de los vehículos deban cumplir los requisitos del artículo 3.1 del proyecto, que como se ha visto, suponía implica unas cargas para las empresas titulares de las autorizaciones cifradas en 428.784 euros.

En conclusión, el proyecto implica un incremento de las cargas de 464.516 euros.

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL Y OTROS IMPACTOS

6.1. Impacto por razón de género.

El informe de impacto por razón de género fue recabado de la Dirección General de Igualdad de la entonces Consejería de Familia, Juventud y Política

Social (Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales en la actualidad), de conformidad con el artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, y artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.

La citada Dirección de Igualdad que, mediante escrito de fecha 31 de marzo de 2023, informa que examinado el contenido del proyecto normativo que se aprecia un impacto neutro por razón de género y que, por tanto, no se prevé que no incida en la igualdad entre mujeres y hombres.

No obstante, exponen que «a lo largo del texto se observa el uso de palabras y expresiones en masculino genérico (conductor/es, los titulares, usuarios, viajeros) que si bien resultarían correctas ya que incluirían tanto a hombres como a mujeres, se propone hacer uso de palabras/expresiones más propias del lenguaje inclusivo como «personas usuarias, usuarios y usuarias, conducción, personas viajeras, etc.», con el fin de dar cumplimiento al artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, en el que se establece que uno de los Poderes Públicos es *«la implantación de un lenguaje no sexista en el ámbito administrativo y su fomento en la totalidad de las relaciones sociales, culturales y artísticas»*, lo que se acepta habiéndose revisado el texto del proyecto a estos efectos.

6.2. Impacto de la norma sobre la familia, infancia y adolescencia.

El informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia fue recabado de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la entonces Consejería de Familia, Juventud y Política Social (en la actualidad, Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales), conforme al artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección de las Familias Numerosas y artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno.

La Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, mediante escrito de fecha 3 de abril de 2023, informa el proyecto en el sentido de que, examinado el contenido del proyecto de decreto, se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

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

El informe de impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género fue recabado a la Dirección General de Igualdad de la entonces Consejería de Familia, Juventud y Política Social (en la actualidad, Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales), conforme al artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 21.2 de la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBifobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid y el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid, y artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social.

La Dirección General de Igualdad, mediante escrito de fecha 31 de marzo de 2023, informa que analizado el proyecto de decreto se aprecia un impacto nulo por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

6.4. Otros Impactos

6.4.1. Impacto sobre la unidad de mercado y la competencia

El proyecto normativo, por su contenido y ámbito de aplicación, sin perjuicio de someter el ejercicio de la actividad a la obtención de una autorización, se entiende que no tiene incidencia en la unidad de mercado, puesto que viene a desarrollar reglamentariamente lo previsto en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en materia de arrendamiento, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM).

La citada ley, en su parte expositiva contempla que:

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

Lo cierto es que, aunque se trata de la parte expositiva, es importante en la medida que puede ser considerada como una fuente a utilizar por el órgano jurisdiccional, a la hora de interpretar el sentido o finalidad que el legislador pretendía cuando dictó la norma.

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

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

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

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

De acuerdo con lo que se establece en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en la redacción dada por la Ley 5/2022, de 9 de junio, el arrendamiento de vehículos con conductor es una modalidad del transporte discrecional de viajeros, cuyo ejercicio está condicionado a la obtención de una autorización, sujeta al cumplimiento de los requisitos que se establezcan reglamentariamente, y es, precisamente, con la norma que se proyecta con la que se pretende establecer esos requisitos que habrán de cumplir las empresas a estos efectos.

En relación a si el proyecto pudiera tener efectos en el mercado de este tipo de servicios y su competencia, en relación a otras modalidades de transporte de viajeros prestados en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, cabe destacar que la modalidad de transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor opera en el mismo segmento de mercado que el transporte de viajeros en vehículos taxi, si bien, al estar éste considerado como un servicio público de interés general, se trata de una actividad muy regulada desde las distintas administraciones: estatal, autonómica y local. Por ello, aun cuando ambas modalidades operan en el mismo segmento, son dos modalidades de transporte distintas y con la norma que se proyecta se persigue fijar las condiciones de prestación de los servicios de arrendamiento con

conductor para que ambas modalidades puedan tener un desarrollo equilibrado y armónico.

Además, hay que tener en cuenta que, desde hace años, ambas modalidades vienen conviviendo, primero al permitir la normativa del Estado que los titulares de las autorizaciones de la clase VTC, de ámbito nacional, pudieran realizar transporte urbano, y, posteriormente, con la habilitación realizada a las mismas con la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por la Ley 5/2022, de 9 de junio, lo que se considera beneficioso para las personas usuarias, las cuales tienen una mayor oferta en el mercado y elegir, entre las distintas opciones, la que más le satisface para realizar sus desplazamientos.

A estos efectos, la Dirección General de Transporte y Movilidad, para valorar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte y conocer si, con los vehículos turismos existentes (VTC y Taxi), se garantizan, en la actualidad, las necesidades de movilidad de la población mediante las mismas, preservando el desarrollo equilibrado de las mismas, elaboró el «*Estudio de Gestión del Transporte Taxi/VTC en la Comunidad de Madrid*» en el que, además de valorar la potencial demanda de estos servicios, se ha tenido en cuenta la oferta de transporte público de viajeros existente en la Comunidad de Madrid, integrada por la Red de Metro y Cercanías, los autobuses urbanos e interurbanos y otras nuevas modalidades de movilidad utilizadas por los usuarios, como son el patinete eléctrico y la bicicleta.

De acuerdo con las conclusiones del citado estudio, el 90 % de los servicios de transporte en vehículo turismo (Taxi/VTC), se realizan el APC de Madrid, concretamente en el municipio de Madrid, resultando que la oferta de vehículos por hora es de 2 vehículos (Taxi/VTC) por cada 1.000 habitantes, mientras que la demanda por hora por cada 1.000 habitantes es de 1,47, por lo que, en la actualidad, existe un equilibrio entre la oferta y la demanda de este tipo de servicios y que las necesidades de movilidad de la población satisfechas. Si bien, el estudio contiene una previsión temporal, en función de la variación de la población, se irá constatando el mantenimiento o no de dicho equilibrio, a los efectos de que los ciudadanos sigan pudiendo realizar sus desplazamientos, en la modalidad que elijan, con seguridad y calidad.

6.4.2. Impacto medioambiental.

La norma proyectada tiene un impacto positivo desde el punto de vista medioambiental ya que, hasta ahora, de acuerdo con la normativa estatal de aplicación, a los vehículos tan solo se les exige, según lo previsto en el artículo 181.2 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, «...tener las siguientes características:

- Motor con una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF).
- Longitud mínima exterior, medida de extremo a extremo del vehículo, igual o superior a 4,60 metros.

Si bien, se establece que no será necesario el cumplimiento de dichas exigencias cuando el vehículo que se pretenda adscribir a la autorización utilice como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, el gas licuado del petróleo o cualquier otra que así se señale expresamente por resultar alternativa a los combustibles fósiles clásicos».

Sin embargo, la norma que se proyecta, en el artículo 4.4, prevé que los vehículos deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y en la disposición transitoria tercera, referida a la Clasificación ambiental de los vehículos, se determina que, en relación a la exigencia de que los vehículos estén clasificados según el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, aquellos que, a la entrada en vigor de este decreto, tengan adscritas autorizaciones de arrendamiento con conductor ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, podrán ser habilitados para realizar transporte urbano, aunque no cumplan dicha exigencia, hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con la etiqueta C, quedando exceptuados de esta exigencia los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF y los vehículos definidos como históricos en la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

No obstante, también, en la citada disposición, se contempla que los vehículos solo podrán ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO.

Asimismo, en el artículo 9 se regula que los servicios puedan ser realizados contratados por plaza con pago individual y, por tanto, compartidos, lo que parece que, al resultar más económicos para los usuarios, pueden ser más utilizados por estos, implicando una menor utilización del vehículo privado, incidiendo de forma positiva en la protección del medio ambiente.

6.4.3. Accesibilidad para personas con movilidad reducida.

La norma que se propone tiene un impacto positivo desde el punto de la accesibilidad, ya que, si bien en un principio el proyecto normativo exigía a las

empresas a contar en su flota de vehículos con, al menos, el cinco por ciento de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, lo que implicaba que, a la vista de la distribución de las empresas por número de autorizaciones, las empresas deberían contar con los siguientes vehículos adaptados:

- Las empresas que tengan 20 autorizaciones: 1 vehículo.
- Entre 21 y 40 autorizaciones: 2 vehículos.
- Entre 41 y 60 autorizaciones: 3 vehículos.
- Entre 61 y 80 autorizaciones: 4 vehículos.
- Entre 81 y 100 autorizaciones: 5 vehículos.
- Entre 101 y 150 autorizaciones: 6 vehículos.
- Entre 201 y 300 autorizaciones: 7 vehículos.
- Si se tienen más de 1.000 autorizaciones: 50 vehículos.

Como ya se exponía en el apartado 2 a) de esta MAIN, con motivo de la publicación del Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público, se ha eliminado la necesidad de que las empresas cuenten con al menos, el cinco por ciento de vehículos adaptados, y se ha introducido que los nuevos vehículos que adscriban a sus autorizaciones los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, a partir del día 1 de enero de 2025, deberán ser adaptados hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público.

Dada la frecuente sustitución de este tipo de vehículos, por parte de las empresas, y teniendo en cuenta la exigencia que se les impone, se entiende que resulta más beneficiosa que la inicial, ya que de esta forma las empresas titulares de 20 autorizaciones deberán contar con 2 vehículos en lugar de 1, las de 40 autorizaciones con 4 y así sucesivamente, luego la flota de vehículos adaptados será ostensiblemente mayor.

Por otra parte, al igual que ocurre en la modalidad de transporte en vehículo taxi, en el artículo 4.5 del proyecto, está previsto que los vehículos adaptados presten sus servicios con carácter prioritario a las personas con movilidad reducida, pero no con carácter exclusivo, garantizando en todo momento el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad.

No se prevén otros impactos.

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

7.1. Trámite de consulta pública

De conformidad con lo establecido en los artículos 5.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública en el periodo comprendido entre el 24/10/2023 y el 14/11/2023, ambos inclusive.

Asimismo, durante la realización de este trámite, se ha puesto en conocimiento del Consejo para el Diálogo Social, por considerar que el proyecto normativo afecta a las funciones previstas en el artículo 3.1 del Decreto 21/2017, de 28 de febrero, del Consejo de Gobierno, por el que se crea el Consejo para el Diálogo Social de la Comunidad de Madrid y se establece su composición, organización y funcionamiento, no habiéndose realizado observaciones en el plazo otorgado al efecto, de acuerdo con el informe emitido por la Viceconsejería de Empleo.

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

- **FAMMA COCEMFE MADRID**, que proponen:
 - a) Establecer un 5% de reserva de autorizaciones VTC vehículos adaptados.
 - b) Reserva del 5% de las flotas a partir de un número de vehículos para no perjudicar a los autónomos y empresas pequeñas.
 - c) Establecer la obligatoriedad de los vehículos adaptados a dar prioridad a las personas con movilidad reducida pero su exclusividad.
 - d) Se establezca limitación en el tiempo de recogida.
 - e) Obligación de dar servicio 24/7 y que al menos el 50% de los vehículos adaptados cubran servicio ininterrumpidamente.
 - f) Registro público de autorizaciones con vehículos adaptados.
 - g) Formación a los conductores sobre personas con movilidad reducida.

En el proyecto normativo se encuentran previstas las aportaciones que figuran indicadas con las letras b), c) y la obligación de prestar servicio 24/7 de la e).

- **ÉLITE TAXI MADRID.**

En general, se muestran disconformes con la regulación de extremos tales como la prestación del servicio se realice mediante decreto entendiéndose que debía haberse realizado en la Ley; con que se haya otorgada autorización para realizar servicios urbanos a todos los

vehículos con autorización VTC residenciados en la Comunidad de Madrid, así como con lo previsto en la Ley 20/1998, sobre el régimen sancionador.

Consideran que los principales problemas son:

- Captación ilegal de pasajeros, a mano alzada o en zonas de afluencia.
- El dumping de precios, entienden que sus precios nunca deberían ser inferiores a los del servicio público del taxi.
- Vehículos aparcados en las esquinas ocupando espacio público, deberían disponer de un aparcamiento habitual y privado al que volver después de realizar los servicios y desde donde partirían para su prestación.
- Vehículos circulando en disponible sin contrato previo contaminando la ciudad y provocando atascos.
- Precariedad laboral.
- Inspección Técnica de vehículos confusa.
- Antecedentes penales de los conductores, fundamentalmente los de carácter sexual.
- Identificación confusa, exponen que muchos vehículos llevan distintivo falso.
- Necesidad y oportunidad de su aprobación. Proponen que se en aplicación de la proporción 1/30 solo obtengan autorización para realizar transporte urbano 526 vehículos.

Proponen:

- a) Que el vehículo esté en régimen de propiedad o leasing nunca en arrendamiento ordinario.
- b) Contar con un seguro de responsabilidad civil adecuado.
- c) Los vehículos con más de 4,90 de longitud.
- d) Los vehículos con etiqueta ECO o Cero.
- e) Que los vehículos no puedan llevar signo exterior identificativo que puedan confundir con los vehículos taxi.
- f) Pasar ITV anualmente.
- g) Obligatoriedad de poseer base de operaciones donde volver finalizados los servicios.
- h) Poseer carnet de conducir con al menos 1 año de antigüedad.
- i) Cumplimentar hoja de ruta por cada servicio.
- j) Precontratar los servicios con al menos 1 hora de tiempo.
- k) Control digital horario sobre la jornada diaria (8 horas) y semanal (40).

- l) No poseer los conductores antecedentes penales de carácter sexual.

En el proyecto normativo se encuentran previstas las aportaciones especificadas como d), e), h), i) y l), el resto o no se encuentran procedentes o van en contra de lo que se pretende con la regulación que se pretende.

- **MARIA TERESA RODRIGUEZ.** Las aportaciones que realiza son, realmente, para el proyecto normativo del decreto por el que se modifica el reglamento del taxi, solicitando se incluya en el artículo en el que se contemplan los requisitos para la obtención de las licencias no haber sido sancionado por delito por discriminación por motivo de discapacidad del artículo 510.2 del Código Penal, lo que se entiende no procedente.
- **FREE NOW,** proponen:
 - a) Precio mínimo para las VTCs.
 - b) Requisitos mínimos de formación. Que se igualen los requisitos de acceso a la condición de conductor de taxi y de VTC.
 - c) Definir jurídicamente «captación de clientes».
 - d) Requisitos medioambientales y técnicos de los vehículos.
 - e) Refuerzo del régimen sancionador.

En el proyecto se contemplan las aportaciones indicadas como b), c) y d). El refuerzo sancionador que pretenden precisa una norma de rango legal, actualmente en tramitación.

- **UNAUTO VTC MADRID y ASEVAL MADRID,** proponen:
 - a) Requisitos para los vehículos VTC, que estén referidos a motivos de seguridad y protección medioambiental.
 - b) Que se especifique que la mera circulación o estacionamiento no es captación de vehículos.
 - c) Permitir la contratación parcial o compartida.
 - d) Profesionalización de los conductores VTC con una formación continua que debería recaer en los agentes sociales y empresas homologadas.
 - e) Contribuir a la descarbonización de los servicios VTC de forma que los vehículos VTC cuando sean sustituidos estén clasificados como cero emisiones o ECO.
 - f) Acceso a carriles bus/Taxi.
 - g) Permitir expresamente el transporte de paquetería.

En el proyecto normativo se encuentran previstas las aportaciones señaladas como a), b), d) y e). El acceso a los carriles bus/Taxi no es de competencia de la Comunidad de Madrid.

- **FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID**, proponen:
 - a) Que las autorizaciones de rango autonómico se exijan a todas las preexistentes.
 - b) Las autorizaciones deben otorgarse conforme a un procedimiento competitivo.
 - c) Determinarse las necesidades objetivas de este tipo de autorizaciones conjuntamente con las Administraciones municipales.
 - d) Condiciones claras de explotación y consecuencias derivadas del incumplimiento: establecer los requisitos mínimos de los vehículos para ser considerados de lujo, modos de garantizar la precontratación. No solo deben de establecerse las condiciones de prestación sino también las sanciones y la revocación de las autorizaciones.
 - e) Contemplar la obligación de prestar el servicio para poner fin a los tenedores de autorizaciones que «utilizan el mismo vehículo en distintas CCAA, lo que distorsiona la oferta y la demanda».
 - f) Tener un registro de titulares reales de las autorizaciones en el caso de las personas jurídicas, así como de mecanismos de control de las transmisiones de las autorizaciones.

En el proyecto se encuentran previstas las aportaciones señaladas como a) y f), el resto no pueden ser tenidas en cuenta ya que se encuentran en el proyecto reguladas en otro sentido.

- **BOLT**, propone:
 - 1. Requerimientos para las empresas: Los requisitos que proponen están previstos salvo la exigencia de licencia urbana y que el incumplimiento de los requisitos sea causa de baja de tantas autorizaciones como de vehículos a los que se encuentre referido dicho incumplimiento, que será comunicado a sus titulares.
 - 2. Requerimientos para la realización del servicio:
 - a) Los vehículos permanentemente identificados.
 - b) Que solo puedan circular con personas ajenas si se encuentran realizando un servicio previamente contratado.

- c) Inscripción de cada servicio en el Registro MITMA.
- d) En caso de imposibilidad acreditarse con documento, en papel o digitalmente, la contratación.
- e) Los conductores deberán realizar un examen excepto cuando el titular de la autorización sea quien vaya a conducir el vehículo, administradores, representantes de las sociedades en caso de personas jurídicas.
- f) Posibilidad de convalidar el examen si el profesional lleva 1 año en la actividad.
- g) Los vehículos serán conducidos por el titular o los conductores contratados conforme legislación laboral.
- h) Utilización carriles reservados al transporte.

En el proyecto se encuentra prevista parte de las aportaciones señaladas en el punto 1, salvo la exigencia de licencia urbana y que el incumplimiento de los requisitos sea causa de baja de tantas autorizaciones como de vehículos a los que se encuentre referido, este último de aplicación al tratarse de requisitos de obtención y mantenimiento de las autorizaciones.

Respecto del punto 2, se encuentran recogidas las aportaciones señaladas como a), b), c) d), e) en parte. La utilización de carriles reservados al transporte no es de competencia de la Comunidad de Madrid.

- **JFG ADVOCATS:**

- a) Muestran su disconformidad respecto a que se apruebe cualquier regulación que habilite a los vehículos VTC a realizar transporte urbano por entender que contraviene lo establecido en la normativa estatal; pero, mediante la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, operada por la Ley 5/2022, de 9 de junio, ya se ha llevado a cabo dicha regulación.
- b) Entienden que son las entidades locales las competentes para la regulación y otorgamiento de las licencias urbanas.
- c) Exponen que no se requiere ni controla la correcta clasificación de los vehículos que acceden y/o poseen las autorizaciones VTC lo que permite desajuste respecto de la frecuencia con la que deben pasar la inspección técnica, lo que no es así ya que la normativa del Estado permite la disposición de los vehículos en arrendamiento ordinario, por lo que para la concesión de las autorizaciones se tiene en cuenta este extremo y se solicita tanto el contrato de arrendamiento y que el seguro que tiene suscrito es el adecuado. Respecto de cuándo deban pasar la inspección

técnica los vehículos es una cuestión competencia de los órganos competentes en materia de Industria no de Transportes.

- **AYUNTAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES**, propone:
 - a) Que la demanda de los VTC se produzca con una hora de antelación antes de iniciar el servicio salvo excepciones por cuestiones de emergencia.
 - b) Que no puedan aparcar a menos de 300 metros de lugares de alta concentración y demanda de servicios.
 - c) Imposibilidad de utilizar la geolocalización para captar clientes.
 - d) Imposibilidad de aparcar en la vía pública.
 - e) Regular las condiciones que deben cumplir los vehículos a los que se adscriben las autorizaciones.
 - f) Posibilitar que los Ayuntamientos puedan establecer restricciones en zonas u horarios por razón de interés público.

En el proyecto normativo se encuentra prevista la aportación señalada como e) y respecto de la f) cabe resaltar que las entidades, en uso de sus atribuciones propias relativas a utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, podrán imponer las restricciones que estimen oportunas.

7.2. Informes.

El artículo 4.2.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, prevé la tramitación simultánea de todos los informes preceptivos y otras consultas que se estimen convenientes y, en el mismo sentido el artículo 8.4 del mismo decreto establece que la solicitud de los informes preceptivos, incluido el informe de coordinación y calidad normativa, así como los estudios y consultas que se estimen convenientes se realizará de forma simultánea, salvo los informes que, en su caso deban emitir la Abogacía General y la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

En base a lo anterior, se ha recabado, de conformidad con el artículo 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, antes citado, y el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior (en la actualidad, Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local), en relación con el artículo 4.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, el Informe de coordinación y calidad normativa de la Oficina de Calidad Normativa.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 4.3) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, han sido recabados los informes de las Secretarías Generales Técnicas que, se hará «para su conocimiento y, en su caso, realización de las observaciones oportunas en cuanto a su adecuación al orden competencial y de atribuciones establecido en los diferentes decretos de estructura».

También han sido recabados los informes del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, en virtud del artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid; del Consejo Asesor de Personas con discapacidad, conforme lo previsto en el artículo 3.1.c) del Decreto 276/2000, de 28 de diciembre por el que se crea dicho consejo; del Consejo de Consumo, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de Julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid y de la Secretaría General Técnica de la entonces Consejería Transportes e Infraestructuras (en la actualidad, Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras), de acuerdo con lo previsto en los artículos 4.2.e) y 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 marzo.

En virtud del artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, se ha recabado e incorporado al expediente el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y conforme al artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre de Supresión del Consejo Consultivo, se solicitará el de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

7.2.1. Informes emitidos.

- La **Oficina de Calidad Normativa**, mediante informe de fecha 10 de abril de 2023 informa el proyecto normativo realizando las observaciones que a continuación se indican.

- Respecto de los principios de buena regulación, en la parte expositiva se sugiere la mención expresa del artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y que se indique que la razón de interés general, además de la meramente formal, de completar la regulación en la materia, responde a mejorar los servicios de transporte disponibles para los ciudadanos y conseguir una convivencia armónica entre el arrendamiento de vehículos con conductor y el transporte en vehículo en taxi, lo que se acepta e incorpora al texto del proyecto.

- Con carácter general, se sugiere que cuando el proyecto de decreto se refiera o reproduzca preceptos de la normativa estatal se deje establecido en el articulado qué aspectos se recogen en la normativa estatal y cuáles los desarrollan o adoptan en la Comunidad de Madrid, suponiendo una novedad en el ordenamiento jurídico, lo que se acepta e incorpora al texto del proyecto. Además, se sugiere incluir en la MAIN, y sucintamente en la parte expositiva una enumeración y justificación de las similitudes y diferencias propuestas para estos sectores, así como en qué medida contribuye la regulación a la convivencia armónica de ambos sectores, lo que se acepta parcialmente, en el sentido de que la sugerencia, si bien se incorpora a la MAIN, se entiende que no procede incluirlo en el cuerpo del texto normativo ya que se trata de dos modalidades distintas de transportes discrecionales de viajeros, aunque atiendan a una misma demanda, por lo que, al igual que no se hace en la normativa del taxi, conviene, precisamente, para contribuir a la convivencia de ambos sectores, que sus normas no contengan referencias que induzcan a que la regulación de un sector se realiza en base a lo que se regula para el otro.

- Se introduce concreción en algunos aspectos, como se sugiere, en relación al contenido de la prueba, respecto de los criterios que rigen la autorización o denegación, además, de cumplirse todos los requisitos previstos en el artículo 2 del decreto, como es obvio, deberán tenerse en cuenta los criterios previstos en el artículo 14.ter.2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- Se elimina el sangrado en toda la parte dispositiva y final, como indican, se revisa todo el proyecto en cuanto a las citas de las normas que se incluyen en el decreto, se elimina el uso de la palabra «presente» a lo largo de la parte dispositiva, la referencia a «de este decreto», se revisa la utilización de las mayúsculas y se sustituye «CVF» por «caballos de vapor fiscales».

- Respecto de la parte expositiva, la sugerencia de incluir en la parte expositiva la previsión de que, dada la proporción actual entre licencias de taxi y VTC, no está prevista la concesión en los próximos años de nuevas autorizaciones de estas últimas no se acepta por no estimarse aconsejable, lo que obedece a que, como ya se ha indicado a lo largo de esta MAIN, iniciada la tramitación del proyecto normativo fue aprobada la Ley 11/2023, de 12 de abril, por la que se modifica el artículo 14.ter.2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, según el cual se podrán denegar las autorizaciones VTC, además de por superarse la proporción de 1VTC/30Taxis (criterio en cuestión a partir de la sentencia del TJUE de 8 de junio de 2023), con el objeto de preservar el equilibrio de las distintas formas de transporte de viajeros en vehículo turismo, en atención al número de éstos que prestan servicio (Taxis y VTC) y a la población, cuyas necesidades de movilidad deben ser garantizadas, por lo que se entiende que es más aconsejable que la previsión que indican no aparezca en dicha parte de

la disposición. Además, se han sustituido los párrafos relativos a las consultas e informes y a la fórmula promulgatoria, por los sugeridos.

- En cuanto al articulado se modifica la redacción del artículo 2, se modifica la redacción de la letra b) del apartado 1 y se incluye la necesidad de realizar un visado bienal. Se ha valorado la sustitución de «obtención y mantenimiento de las autorizaciones» por «obtención y conservación de las autorizaciones», pero se ha concluido que es aconsejable dejar la primera opción para seguir con la terminología empleada en toda la normativa en vigor en la materia, como por ejemplo en la estatal, teniendo en cuenta que parece, además, más adecuado que el cumplimiento de los requisitos, una vez otorgadas las autorizaciones a las empresas, debe continuar en el tiempo para mantener las autorizaciones en alta. Parece tratarse de un error cuando se dice que no se contempla en el proyecto que los conductores no deban ejercer otros trabajos, ya que sí se recoge en el artículo 3.1.e); se incrementa la precisión sobre los conocimientos que deberán acreditar los conductores en la prueba que se les exige; se ha modificado la disposición transitoria tercera en el sentido indicado; se ha incluido en el artículo 5 cuando el órgano competente autorizará la transmisión de las autorizaciones; se ha sustituido la redacción del artículo 7.2 por la sugerida; en relación al artículo 8.2, se entiende que la redacción es adecuada ya que de la misma se desprende que se está propiciando la captación cuando los vehículos VTC, sin estar previamente contratados, se encuentran estacionados en el aeropuerto, estaciones de ferrocarril y trenes y cualquier otro sitio en los que exista una afluencia masiva de personas y para determinar cuándo se considera afluencia masiva de personas se aplicará la normativa municipal ya que en estos casos los ayuntamientos tienen que contemplar un plan de movilidad, para el evento de que se trate. Por último, se han corregido todas las erratas indicadas, no se modifica la disposición transitoria tercera ya que es correcto que se refiera solo al transporte urbano, de acuerdo con el objeto de la norma, y se ha suprimido la disposición final tercera del proyecto como se sugiere.

- En cuanto a la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, se han recogido todas las observaciones realizadas, tanto en relación con la ficha de resumen ejecutivo, como a los distintos apartados de la misma, en cuanto a redacción, corrección de erratas, inclusión de una cifra total del impacto presupuestario del proyecto, se analizan las cargas indicadas y se elimina la justificación sugerida de la evaluación *ex post*.

- Respecto de la tramitación, Se ha eliminado la referencia del artículo 11.3.b) y se corrige la referencia que se hace, tanto en la ficha de resumen ejecutivo como en la MAIN, a que se recabará el informe de la Dirección General de Economía ya que el que se pretende es el de la Secretaría General de la

Consejería de Economía, Hacienda y Empleo. Se acepta la sugerencia de remitir el informe a la Dirección General de Cooperación con el Estado y la Unión Europea, el cual informa no se acoge en su texto a la Directiva (UE) 2015/1535, por lo que no se considera reglamentación técnica que deba notificarse a la Comisión Europea, que mediante informe de fecha 11 de mayo de 2023, informa que el proyecto normativo no constituye una reglamentación técnica y, por tanto, no es necesario comunicarlo a la Comisión Europea. Se han solicitado los informes de la Dirección General de Tributos y de la Dirección General de Presupuestos y, mediante la Resolución de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se acuerda la apertura del trámite de audiencia e información públicas, sobre la disposición proyectada, de fecha 20 de octubre de 2023, se ha dado trámite de audiencia, por plazo de quince días hábiles, a la Federación de Municipios de Madrid y al Consejo para el Diálogo Social. Se aceptan las sugerencias formuladas sobre la relación de informes que constan en la ficha de resumen ejecutivo, así como la relativa a las menciones respecto de la justificación de la solicitud de los mismos.

- La **Secretaría General Técnica** de la entonces **Consejería de Administración Local y Digitalización**, mediante escrito de fecha 14 de abril de 2023, informa que no se realizan observaciones al contenido de la norma.
- La **Secretaría General Técnica** de la entonces **Consejería de Educación y Universidades**, mediante escrito de fecha 31 de marzo de 2023, informa que no formula observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial.
- La **Secretaría General Técnica** de la entonces **Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura**, mediante escrito de fecha 11 de abril de 2023, informan que no se formulan observaciones al texto del proyecto.
- La **Secretaría General Técnica** de la entonces **Consejería de Presidencia, Justicia e Interior**, mediante escrito de fecha 12 de abril de 2023, sugiere valorar la posibilidad de remitir el proyecto a la Dirección General de Cooperación con el Estado y la Unión Europea para que en el ámbito de sus competencias informe si considera preceptiva su posterior notificación a la Comisión Europea en el marco de lo dispuesto en el Decreto 244/2000, de 16 de noviembre, del Consejo de Gobierno, sobre notificación a la Comisión Europea de los proyectos de reglamentos técnicos y de reglamentos relativos a los Servicios de la Información y la Directiva (UE) 2015/1535, del Parlamento y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a la sociedad de la información. Solicitado el citado informe, la Dirección General de Cooperación con el Estado y la Unión Europea, mediante escrito de fecha 11 de mayo de 2023, después de

analizar los requisitos exigidos a los vehículos, en la medida que son estos los que se han de valorar para determinar si constituyen especificaciones técnicas, determina que el propio texto no establece especificaciones técnicas respecto de los vehículos sino que es de aplicación una norma estatal, concretamente la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, la cual no se acoge en su texto a la Directiva (UE) 2025/1535, por lo que considera que el proyecto normativo no constituye reglamentación técnica y, por tanto, no es necesario comunicarlo a la Comisión Europea.

- La **Secretaría General Técnica** de la entonces **Consejería de Sanidad**, mediante escrito de fecha 11 de abril de 2023, informa que no tiene observaciones que hacer en cuanto a la adecuación del decreto al orden competencial y atribuciones establecido en el mismo.

- La **Secretaría General Técnica** de la entonces **Consejería de Economía, Hacienda y Empleo**, mediante escrito de fecha 13 de abril de 2023, remite los informes elaborados por la **Dirección General de Economía, la Dirección General de Promoción Económica e Industrial y la Dirección General de Trabajo**. Además, sin perjuicio de lo que informen estos centros directivos se atiende la observación indicada modificando la Ficha de Resumen ejecutivo de la MAIN, en el sentido de omitir el informe de la Dirección General de Economía ya que el que se pretendía solicitar era el de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo.

Asimismo, proponen una redacción para el artículo 1, que no se acepta ya que se entiende que la misma no aporta claridad respecto de la que se propone e incluso puede llevar a la confusión de que los titulares de las autorizaciones a las que hace referencia la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, solo deben cumplir los requisitos y condiciones en la prestación de los servicios, no así respecto de los de obtención y mantenimiento de la autorización; respecto del artículo 2 advierten de la posible incoherencia que supone considerar empresas a las personas físicas, con lo que no se puede estar de acuerdo ya que en toda la normativa en materia de transportes, léase la de ámbito nacional o la de otras comunidades autónomas, las personas físicas tienen la consideración de empresas, si bien se ha eliminado la errata al decir «vehículo de turismo», cuando tiene que ser «vehículo turismo» y se ha reubicado el inciso al que se referían; no se establece el procedimiento de acreditar el cumplimiento de los requisitos ya que, para evitar cargas a las empresas, será el mismo que para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones VTC de ámbito nacional, de aplicación ya que la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en su disposición final primera determina que, en lo no previsto en las normas que les afecten será de

aplicación supletoria a los transportes urbanos realizados en la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos; respecto el artículo 3.1.e), se ha especificado el tipo de conocimientos que se exigirá en la prueba a realizar por los conductores; se ha excepcionado expresamente, en el artículo 4.4, a los vehículos históricos y a los que tienen una potencia fiscal superior o igual a 28 CVF, de la obligación de contar con distintivo ambiental cero emisiones o ECO; por último, se han corregido la erratas detectadas en el texto normativo.

En relación a los informes, antes citados, que remite esta Secretaría General:

- La **Dirección General de Economía**, que mediante informe de fecha 11 de abril de 2023, informa que entiende que los requisitos que se exijan a los titulares de las autorizaciones para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones en relación con las empresas, conductores y vehículos, en virtud de lo que se dispone en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, deben estar justificados en razones imperiosas de interés general, lo que se entiende queda contestado en la MAIN. En el apartado 6.4.1 de esta MAIN se justifica que la exigencia de contar con una autorización para el ejercicio la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor es conforme a lo dispuesto en la LGUM, por concurrir los principios de necesidad y proporcionalidad, conforme lo que se prevé en el artículo 17.1.c) de la misma, y mediante este proyecto normativo se pretende establecer los requisitos que habrán de cumplir las empresas a estos efectos. En relación a la prueba de los conductores, en el proyecto se ha precisado el contenido de la prueba y en la disposición transitoria segunda se ha exento de realizar la misma a los conductores que, a la entrada en vigor de la norma, llevaran ejerciendo la conducción de vehículos con autorización VTC, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el periodo de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de este decreto, siempre que lo acrediten a través de su alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda. En cuanto a las observaciones realizadas respecto del artículo 8.2 del proyecto, hay que destacar que los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor son siempre servicios precontratados y que, de acuerdo con lo que se recoge en la norma la captación de viajeros precisa de una conducta activa del conductor, en general, salvo en los casos en los que los vehículos se encuentren estacionados en los aeropuertos, estaciones de trenes y lugares de afluencia masiva de asistentes, y la referencia a la normativa de los ayuntamientos obedece a que ante cualquier evento de afluencia masiva estos tienen que hacer un plan de movilidad para el evento en cuestión. No se trata de que los conductores conozcan la normativa a estos efectos, sino que la consideración de afluencia

masiva se determinara, por lo que al respecto se determine en las ordenanzas municipales, ya que en estos casos se exigen específicos planes de movilidad para los eventos y situaciones que sean de afluencia masiva de personas. Respecto de que la creación de un Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, obedece a la necesidad de anotar las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en la Comunidad de Madrid ya que las mismas no tienen cabida en el registro estatal, pues, desde la entonces Dirección General de Transportes Terrestres (hoy, Dirección General de Transportes por Carretera) se ha trasladado que entienden que, al tener solo, competencia en transporte interurbano su registro no puede hacer las anotaciones de las autorizaciones para realizar transporte urbano que otorguen las comunidades autónomas. En cuanto a las penalizaciones previstas en el artículo 10.b) han sido suprimidas a sugerencia de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, que entiende que se trata de una materia que afecta a la legislación mercantil de competencia exclusiva del Estado. Por último, respecto del sometimiento a las Juntas Arbitrales del Transporte, se ha modificado el artículo para contemplar que el mismo será cuando las partes lo decidan de común acuerdo y haciendo remisión a lo que se prevé en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y a su reglamento de aplicación, y, respecto de la evaluación *ex post*, no puede admitirse habiéndose quedado justificado por qué no es precisa dicha evaluación.

- La **Dirección General de Trabajo**, mediante escrito de fecha 10 de abril de 2023, realizan observaciones al proyecto normativo respecto de las cuales cabe destacar que, en primer lugar, no se considera oportuno que las sanciones a las que se alude en el artículo 2.1.j) se hagan extensivas a otras obligaciones que no sea la materia de transportes; se ha modificado la redacción del artículo 6.2, como sugieren, así como la redacción de los párrafos a los que aluden en el apartado 4.2 de la MAIN y revisado las citas a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- La **Dirección General de Promoción Económica e Industrial**, mediante escrito de fecha 10 de abril de 2023, plantea un problema, que surgió hace tiempo, con los vehículos de las empresas profesionalmente dedicadas al arrendamiento de vehículos, en cuyos permisos de circulación consta que los mismos se dedican al arrendamiento de vehículos sin conductor y los arriendan a empresas cuya actividad es el arrendamiento de vehículos con conductor. Este problema parece que está actualmente solventado, pero, en todo caso, no es competencia de los órganos competentes en materia de transportes, sino en materia de tráfico e Industria.

● El **Consejo de Consumo**, mediante escrito de fecha 19 de abril de 2023, valora que el proyecto tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios, informándolo favorablemente, pero realizan algunas observaciones. En primer lugar, entienden que sería oportuno que el proyecto incluyera la información previa que la empresa debería facilitar a la empresa usuaria, lo que se entiende que no es oportuno ya que las empresas a través de las que se realiza la contratación tienen disponible toda la información para el usuario de cómo realizar la contratación y todas las cuestiones de interés para el mismo, pues, al tratarse de transporte de viajeros depende del itinerario a realizar, la hora en la que se realiza, el tráfico existente, etc., por lo que hay cuestiones que son tan inmediatas que, realmente, le son comunicadas a las personas usuarias momentos antes de realizar el servicio. Cuestión distinta es que, tras la aprobación de la norma se realice una labor divulgativa de las medidas que se introducen para preservar los derechos de los usuarios, lo que, sin duda, sería aconsejable. Además, en relación al artículo 3.1, consideran que el requisito de no ser consumidor habitual de estupefacientes o de bebidas alcohólicas, que se exige a los conductores, es un concepto jurídico indeterminado y que deviene ineficaz por la imposibilidad de determinar los límites de la habitualidad, sin embargo, por una parte, no realizan propuesta alguna, y por otra, el mismo requisito se encuentra recogido en el artículo 31 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, aprobado por decreto 74/2005, de 28 de julio, por ello, se entiende conveniente su mantenimiento. Asimismo, consideran que no se ha establecido un artículo relativo a la pérdida del permiso de conductor, lo que se considera innecesario ya que en los casos en los que, por causa sobrevenida, se pierda el mismo, se deberá volver a acreditar que se cumplen los requisitos para poder recuperarlo.

● La **Secretaría del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad**, mediante escrito de fecha 11 de abril de 2023, remite informe del citado consejo según el cual, trasladado el proyecto normativo a los miembros de este, presentan informe de no observaciones los siguientes vocales:

1. El titular de la Agencia Madrileña de Acción Social (AMAS).
2. El titular de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento a la Natalidad.
3. El titular de la Subdirección General de Centros de Educación Infantil, Primaria y Especial.
4. El titular de la Subdirección General de Programas Generales Sociales de Vivienda y Culturales.
5. El titular de la Dirección General de Servicio de Empleo Público de Empleo.
6. El titular de la Dirección General de Humanización y Atención al Paciente.

7. El titular de la Dirección General de Derechos de las Personas con Discapacidad, en representación del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030.

Por su parte presentan observaciones al proyecto normativo los siguientes vocales:

- El titular del Servicio de Normativa I. Sub. Gral. De Arquitectura. **Dirección General de Vivienda y Rehabilitación**, pone de manifiesto que recientemente se ha publicado el Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público, que en su disposición final segunda, en el apartado dos introduce un nuevo artículo 8.bis en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, y se tenga en cuenta lo previsto en el apartado 4 del citado artículo, según el cual:

«A partir del 1 de enero de 2025, los nuevos vehículos que adquieran los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán ser adaptados hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público».

Observación que es aceptada y se incorpora al texto del proyecto normativo al tratarse de normativa de carácter básico. Sin embargo, en relación de incorporar el apartado 5 de dicho artículo, en virtud del cual se establece qué norma UNE han de cumplir los vehículos para tener la consideración de adaptado, se entiende que al tratarse de normativa básica no precisa ser incorporada al texto.

Por otra parte, respecto de la observación de que se incluya el apartado 5 del artículo 8 bis del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, se entiende innecesario ya que al tratarse de normativa básica deberá cumplirse, pues, al contar todos los vehículos con autorización VTC de ámbito nacional, les será exigible, además, a través de la aplicación de la normativa estatal.

- El representante de la **Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid (FAMMA-COCHEMFE)**, respecto de la alegación formulada en relación a que del total de las autorizaciones posibles se cuente con al menos un 5% de autorizaciones a vehículos adaptados, se entiende que con la nueva redacción dada al artículo 2.1.i) se promueve que las flotas tengan más vehículos adaptados, ya que se exige que cada 10 vehículos

1 sea adaptado y esta autorización será para vehículo adaptado constando así en el registro; respecto a que se exija conocimientos en la atención de personas con discapacidad y movilidad reducida, se entiende innecesario, de igual manera que la petición de que registren los servicios que realicen para control del cumplimiento de la obligatoriedad ya que dicho extremos se controlarán a través de otros procedimientos; por otra parte, en relación con esta modalidad de transporte de viajeros no existe limitación de prestación de servicios ni en días ni en número de horas diarias, por lo que no procede acceder a lo que se solicita y tampoco se puede tener en cuenta la alegación de que se exima a los vehículos adaptados de la clasificación ambiental, pues, los vehículos que resultan exentos son casos muy específicos en los que la exención viene determinada por la imposibilidad de cumplirla en algunos casos, como en el de los históricos, y por qué, tratándose de vehículos de características especiales, el número de servicios que realizan es muy reducido en comparación con los vehículos de características normales y potencia inferior a los CVF, indicados en el proyecto.

● El **Comité Madrileño del Transporte por Carretera**, mediante escrito de fecha 12 de abril de 2023, indica que, al no existir una postura común de todas las asociaciones que lo integran, transcriben las formuladas por las asociaciones del departamento de viajeros.

- **CONFEBUS**, incide sobre la cuestión de la contratación por plaza y pago individual solicitando se cumpla lo previsto en el artículo 7 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, lo que se cumple ya que no se prevé que mediante este tipo de servicios se establezcan servicios que detraigan viajeros a los servicios de transporte público regular de viajeros, sino simplemente que los usuarios puedan realizar servicios compartidos de forma que resulte beneficioso para el usuario.

- **AEMAV**, entienden que se establece la posibilidad de realizar servicios contratados por plaza con pago individual sin que sea necesario que sean llevados a cabo por las agencias de viaje, basándose en lo que se establece en la normativa del Estado en la materia, pero hay que destacar que en ese sentido los artículos en los que basan no constituyen normativa básica, por una parte y, por otra, que el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 122.1 establece en qué casos se puede, de forma excepcional, autorizar este tipo de servicios. Sin embargo, se incorpora en la propuesta normativa, a semejanza de lo que se ha establecido en el reglamento que regula los servicios de taxi, por lo que, se entiende que no puede ser atendida la observación.

- **AMT** (Asociación Madrileña del Taxi), no realiza observaciones en esta fase de tramitación.

- **FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI**, expone:

1. Que estas alegaciones no suponen que la asociación manifieste su conformidad con la ley (cuando la norma es un reglamento), ni suponen renunciar a las acciones emprendidas o las que puedan emprender en el futuro.

2. Que no establece un verdadero procedimiento administrativo para el otorgamiento de las autorizaciones, con lo que no se puede estar de acuerdo ya que sí se establece.

3. Supone una discriminación e infracción a la Ley de Garantía de Unidad de Mercado ya que solo se permite a las autorizaciones existentes a la entrada en vigor de la ley, y solo a esas seguir realizando transporte urbano lo que puede suponer una ayuda de Estado, con lo que no se puede estar de acuerdo ya que las autorizaciones de la clase VTC de ámbito nacional son autorizaciones vinculadas al territorio y por ello, se habilitó a realizar transporte urbano solo a las que se encontraban domiciliadas en la Comunidad de Madrid

4. Consideran que la norma infringe la autonomía local incurriendo en un vicio de inconstitucionalidad. Sin embargo, de acuerdo con lo contemplado en el apartado 3 de esta MAIN, debe considerarse que el proyecto normativo se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias.

5. Entienden que hay una ausencia de previsión del incumplimiento sobrevenido de los requisitos y que se debería establecer un procedimiento de suspensión otorgando un plazo corto de 10 días para subsanar las deficiencias sin posibilidad de rehabilitación. No se puede aceptar esta observación ya que en esta materia se regirá, de forma supletoria, lo que se establece en la normativa estatal al respecto, la cual permite la rehabilitación de todas las clases de las autorizaciones de transporte existentes.

- **ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID**, formulan las siguientes observaciones:

1. Que, en el caso de no haber visado las autorizaciones, estas pierdan definitivamente su validez y que no puedan ser rehabilitadas, lo cual no puede ser aceptado por las mismas razones que las expuestas para la Federación Profesional del Taxi.

2. En el artículo 8 añadir que los vehículos no puedan estar estacionados a menos de 100 metros de los puntos de afluencia de usuarios, lo que no puede ser aceptado al ser una restricción al ejercicio de la actividad sin que exista una razón de interés público, conforme lo que se establece en el a Ley de Garantía de Unidad de Mercado para ello.

3. Que las empresas deban conservar las hojas de ruta durante 2 años en lugar de 1 a disposición de la Inspección de Transportes, cuestión que no se

regula en el proyecto normativo, aplicándose la normativa estatal que determina 1 año.

4. Añadir que la línea telefónica tenga que estar las 24 horas y con un mínimo de operadores en servicio de 1 por cada 100 vehículos adscritos a la plataforma. En el proyecto se exige, a los efectos de preservar los derechos de los usuarios, que las empresas con las que se realiza la contratación tengan una línea telefónica activa de atención al usuario, sin embargo, la exigencia de contar con un número concreto de operadores se entiende que es una cuestión que compete al ámbito de las empresas ya que, a los efectos de la norma, solo se va a exigir que la misma esté activa con independencia de los medios personales utilizados para ello.

5. Solicitan que la penalización sea el doble que la estipulada para el usuario, lo que no se considera adecuado, sin embargo, como ya se ha expuesto, este apartado ha sido suprimido del proyecto a instancia de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

6. Creen que hay que incluir que las controversias se dirimirán en las Juntas Arbitrales del Transporte o Juzgados de Madrid, sin embargo, si bien en la norma se incluye la posibilidad de asistir, de forma voluntaria, a las Juntas Arbitrales del Transporte, la posibilidad de acudir a los tribunales se da por hecho, con independencia de que se incluya en una norma en materia de transportes.

7. Solicitan que en la disposición transitoria segunda relativa a las pruebas para la conducción de los vehículos VTC en lugar de un plazo de 18 meses sean 6 meses, lo que no es adecuado ya que las personas que pretendan obtener el permiso de conductor VTC, tiene que contar con un tiempo adecuado para poder superar la prueba. Con esta medida se trata de profesionalizar el sector.

8. Proponen que, en la disposición final segunda, cuando se regula el plazo para la creación de Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios VTC el plazo debe ser de un año en lugar de dos, lo que no se acepta ya que se ha incluido el tiempo considerado como necesario para dicha creación.

- **ASEVAL-MADRID y UNAUTO-MADRID**, realizan las siguientes observaciones:

1. Entienden que se debe eliminar la exigencia de contar con un número de conductores igual al de autorizaciones en alta, lo cual no puede ser aceptado, si bien en atención a las alegaciones formuladas al respecto se ha considerado que ha de contarse con un número de conductores igual o superior al 75 por ciento de las autorizaciones en alta.

2. En relación a la exigencia del 5% de vehículos adaptados que el redondeo sea hacia el número superior cuando el decimal sea superior a 5 y

modificar «no deberán» por «no estar obligadas». Solicitan se adicione que los titulares de las licencias afectados podrán acceder a ayudas para la adaptación o adquisición en igualdad de condiciones que el resto. Sin embargo, en la tramitación de la norma, la aprobación del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad ha supuesto que *«A partir del 1 de enero de 2025, los nuevos vehículos que adquieran los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán ser adaptados hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público»*, por lo que, al ser una norma de carácter básico, habrá que estar a lo que en ella se dispone.

3. Proponen que, el requisito de no tener sanciones pendientes, se circunscriba a las resoluciones por incumplimientos a la normativa regional de la Comunidad de Madrid, lo que no puede ser tenido en cuenta ya que para realizar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se precisa la autorización VTC de ámbito nacional, para los recorridos interurbanos, y la de la Comunidad de Madrid, para los urbanos.

4. Plantean que, la prueba que deben superar los conductores pueda realizarse en centros homologados y que queden exentos de realizar el examen aquellos conductores que hayan acreditado haber trabajado como conductor en cualquier modalidad de transporte por carretera durante más de 12 meses en los últimos 18 meses antes de la entrada en vigor del decreto. Respecto de ello, en la disposición transitoria segunda sí se ha contemplado que quedarán exentos de realizar la prueba los conductores que vinieran ejerciendo esta profesión durante al menos durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el periodo de los cuatro años a la entrada en vigor de la norma, lo que acreditarán mediante su situación de alta en el régimen de Seguridad Social que corresponda. Respecto de la existencia de centros homologados para la realización de las pruebas, de acuerdo con el proyecto todo lo relativo a ésta se determinará por la consejería competente en materia de transportes.

5. Formulan que se exima de la clasificación ambiental de Cero emisiones o ECO a los vehículos adaptados en cuyo caso deberá estar clasificado al menos con el distintivo C para la categoría M1, lo que no se acepta al no estar justificada esta petición.

6. Proponen eliminar que se considera que se propicia la captación por estar estacionado en el aeropuerto, estaciones de ferrocarriles, etc., lo que no puede ser aceptado ya que se trata de servicios para cuya realización han de ser contratados previamente, por lo que, se entiende que el mero hecho de estar en dichos lugares, ya implica que se está llevando a cabo una captación, al no estar previamente contratados.

7. Pretenden que los servicios se sigan comunicando al Registro de Comunicación de Servicios del Estado, como en principio va a seguir siendo según el proyecto, pero, como ya se ha expuesto en esta MAIN, ha sido la propia Administración del Estado, la que considera que al no tener competencia en transporte urbano, los servicios de ámbito urbano no deben comunicarse a dicho registro, entendiendo que el mismo solo debe contener las anotaciones de las comunicaciones de los servicios interurbanos, por ello, se prevé en la disposición la creación de dicho registro.

8. Proponen se modifique la redacción del artículo de los servicios contratados por plaza con pago individual permitiendo el uso del servicio compartido sin solución de continuidad mediante trayectos sucesivos solo interrumpidos con la subida y bajada de los viajeros, lo que no puede ser considerado ya que podrían convertirse los servicios en servicios regulares cuando se trata de servicios discrecionales, por una parte, y por otra, las personas viajeras no conocerían con carácter previo a su realización de precio de los servicios, como se determina en la norma proyectada. En este sentido, proponen la eliminación de que el precio no pueda verse alterado tras ser aceptado por los viajeros y que el trayecto sea el más directo, lo que no puede ser aceptado, como se decía, ya que, cuando un viajero contrata previamente con una empresa, ésta le oferta un precio por un itinerario concreto.

9. Plantean que la línea telefónica se pueda sustituir por un sistema online de apoyo que permita ponerse en contacto con el conductor, lo que no puede aceptarse ya que el usuario debe poder contactar con la empresa con la que se ha puesto en contacto para la realización del servicio, con quien deberá poder tratar la demora o cancelación del servicio, en su caso.

10. Proponen la adición de un nuevo artículo para que la formación continuada quede sujeta a lo que determinen los agentes sociales en la negociación colectiva, lo que se ha aceptado e incorporado al texto con la adición de un apartado 3 en el artículo 3.

11. Formulan que los conductores tengan un plazo de 24 meses para superar las pruebas en lugar de 18, lo que no puede ser aceptado ya que supone un tiempo excesivo y el otorgado se considera el adecuado.

12. Pretende que se incluya una disposición transitoria quinta para establecer un plazo de 24 meses para adaptar sus flotas, no puede ser aceptado ya que como determina el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad se les va a exigir que a partir del 1 de enero de 2025, los nuevos vehículos que adquieran los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán ser adaptados hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez *que pongan a disposición del público*.

7.3. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas, de conformidad con los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se ha realizado en el Portal de Transparencia en el periodo comprendido entre el 24 de octubre de 2023 y el 14 de noviembre de 2023, ambos inclusive.

Mediante la Resolución de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se acuerda la apertura del trámite de audiencia e información públicas del proyecto de decreto, 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, de fecha 20 de octubre de 2023, se otorga trámite de audiencia, por plazo de quince días hábiles, a la Federación de Municipios de Madrid y al Consejo para el Diálogo Social, no realizándose alegaciones por ninguno de ellos.

En la realización del **trámite de información pública**, se han presentado las siguientes alegaciones:

- **D. Octavio Morales**, mediante escrito de fecha 1 de noviembre de 2023, expone, en relación al artículo 7, que los vehículos de arrendamiento con conductor llevan una doble identificación, el distintivo regulado por el Decreto 101/2016, de 16 de octubre, y la matrícula trasera con caracteres en blanco sobre fondo azul, y ve innecesario el distintivo regulado por el citado decreto, por lo que estima conveniente su eliminación. Ello no puede ser tenido en cuenta ya que se entiende que es una forma de distinguir los vehículos de arrendamiento de vehículos con conductor, cuya autorización está domiciliada en la Comunidad de Madrid, tanto de los vehículos con autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas, como de los vehículos taxis de aquellas localidades de la Comunidad de Madrid que, al no llevar taxímetro, no llevan instalada la capilla, lo que puede inducir a confusión al llevar, también, la matrícula con dichos caracteres.

- **D. Francisco Amo Aguado**, mediante escrito de fecha 1 de noviembre de 2023, plantea que, en relación a la disposición transitoria segunda, se deberían tener en cuenta, tanto los periodos de inactividad del conductor, como el disponer del permiso municipal de conductor de autotaxi, respecto de las cuales se ha tenido en cuenta la primera, al contemplar en la disposición que, además de ejercer la conducción de los vehículos de arrendamiento con conductor de forma ininterrumpida en el periodo de un año, se valorará el que se haya venido ejerciendo un total de dos años en el periodo de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de la norma. En cuanto a la posibilidad de establecer una excepción por haber obtenido el permiso municipal de conductor de taxi, se considera que ello, deberá ser tenido en cuenta, en su caso,

en el momento de regular la prueba de valoración de los conocimientos, ya que, si bien hay conocimientos que son comunes a ambas profesiones, de acuerdo con el artículo 3.1.f), también se valorarán los conocimientos en relación con la normativa en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, materias que, en principio, no tienen que conocer los que hayan obtenido el permiso municipal de conductor de autotaxi.

● **D. Juan Manuel Novo Morales**, mediante escrito de fecha 4 de noviembre de 2023, realiza distintas alegaciones. Respecto de la formulada en relación al artículo 2 parece que se confunde en el razonamiento ya que, aunque se ha sustituido la expresión «arrendamiento ordinario» por «arrendamiento a largo plazo», en la normativa estatal en la materia se hace referencia a los mismos tipos de arrendamiento; por otra parte, es innecesario determinar la cuantía del seguro que, además, en la actualidad, no cubre 50 millones sino 70; respecto del bucle magnético no se ha estimado oportuno su inclusión al tratarse de un aspecto técnico que afecta a los vehículos y no es exigible a otras modalidades de transporte de viajeros; tampoco se estima conveniente establecer la distancia de 500 metros planteada ya que, en la práctica, resulta difícil su medición, por una parte y, por otra, hay un elevado número de sentencias en las que, en relación de la captación de viajeros, se ha fallado en el sentido de que el hecho de estar estacionados los vehículos de arrendamiento de vehículos con conductor en la vía pública sin estar contratados, no constituye captación de viajeros sino que se precisa una conducta activa del conductor, por ello, se ha entendido conveniente acotar los lugares en los que se entiende se propicia la captación de viajeros al ser lugares de afluencia masiva de personas; tampoco pueden ser tenidas en cuenta las relativas a la definición de precio base, artículo 8.4; a la disposición transitoria segunda, en relación a la reducción del plazo de 18 a 12 meses; ni a la disposición transitoria tercera, en relación al plazo para que los vehículos con distintivo C puedan realizar la actividad, ya que, se entiende que el precio base de un servicio es aquel que, en condiciones normales de demanda de servicios, se calcula en relación a la distancia a recorrer; se precisa contar con el tiempo necesario para que se pueda cumplir el requisito sin afectar de forma negativa al servicio que prestan a los usuarios y el plazo de los vehículos con distintivo C, que en principio era más restrictivo que el exigido por la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, ha parecido conveniente igualarlo al exigido para los vehículos taxi que podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2027. El resto de cuestiones planteadas no son objeto de este decreto ya que, bien es competencia en materia de tráfico como el que no se pueda parar en los carriles bus para la recogida y descenso de viajeros o cuestiones que exceden de la competencia de la Comunidad de Madrid, como lo es el tema que plantea en relación a las policías municipales o agentes de movilidad.

● **ASEVAL MADRID-UNAUTO VTC**, mediante escrito presentan, de forma conjunta, las alegaciones al proyecto normativo. Respecto de las mismas cabe destacar:

- En cuanto a los requisitos para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones (artículo 2), hay que indicar que el renting ya se encontraba recogido en la referencia de arrendamiento ordinario, pero se ha adaptado la terminología haciendo la referencia al arrendamiento a largo plazo. Respecto del número de conductores con los que se hace contar, no se puede aceptar su propuesta, si bien, en atención a las alegaciones formuladas al respecto se ha considerado que ha de contarse con un número de conductores igual o superior al 75 por ciento de las autorizaciones en alta, sin tener que incluir en la norma la previsión que plantean ante situaciones excepcionales de restricciones en la movilidad, en cuyo caso, ya se tomarían las medidas que tuvieran que adoptarse. En cuanto a tener cubierta la responsabilidad, se ha completado conforme se establece en la normativa del Estado para prever que será en relación a los daños causados a los viajeros con ocasión del transporte. No se puede acceder a la propuesta formulada respecto del artículo 2.1.i) por tratarse de regulación básica en materia de accesibilidad, por lo que no se puede minorar las exigencias que en la misma se establecen.

- En relación a las propuestas formuladas respecto del artículo 3, no pueden ser aceptadas las realizadas respecto de eliminar el apartado relativo a padecer enfermedades infecto-contagiosas, ser consumidores de alcohol y estupefacientes, ya que también se exige en otras modalidades de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, ni que en relación a que no hayan sido condenados por delitos contra la libertad sexual sirva una declaración jurada, ya que, su inclusión se justifica de acuerdo con lo que se prevé en el artículo 13.5 de la Ley 26/2015, de 28 de julio,, en el que se determina que, los que trabajen con menores, deberán aportar una certificación negativa del Registro Central de delincuentes sexuales. Asimismo, tampoco pueden aceptarse las formuladas respecto del contenido y desarrollo de las pruebas, las cuales se regularán, tras la entrada en vigor de la norma, por la consejería competente en materia de transportes.

- Con respecto a las alegaciones formuladas al artículo 4, se ha modificado la redacción del mismo para hacerla coincidir con la exigida, en su caso, por la normativa del Estado, al precisar también la autorización de ámbito nacional, al igual que los requisitos en relación a la potencia fiscal y longitud de los mismos, por lo que no se aceptan las alegaciones formuladas al respecto, como tampoco las relativas a la excepción a la clasificación como cero emisiones o ECO, ya que, teniendo en cuenta que la obligación de contar con vehículos adaptados ha quedado reducida, en aplicación de la normativa en materia de accesibilidad, a que a partir del 1 de enero de 2025, los titulares de las autorizaciones deberán, a medida que procedan a la sustitución de sus vehículos, a poner vehículos adaptados hasta que dispongan de un mínimo de uno por cada diez que pongan a disposición del público, cuentan con tiempo necesario para su planificación.

- En artículo 6, proponen que se especifique que las autorizaciones se otorguen con carácter indefinido, lo que no se acepta, aunque en la práctica es así, siempre que se cumplan los requisitos de otorgamiento y mantenimiento; se amplie el plazo de diez días a un mes y que deban ser rehabilitadas, lo que tampoco se acepta ya que, de acuerdo con lo previsto en el proyecto, la validez de las autorizaciones quedará condicionada a que se visen las autorizaciones de ámbito nacional, debiendo realizarse ambos visados en el mismo acto, lo que implica que deban mantenerse los plazos previstos en la normativa estatal para las autorizaciones de ámbito nacional.

- En cuanto al tema de la publicidad, lo que el proyecto prevé es que no se pueda llevar publicidad que induzca a confusión con la actividad del taxi, pero nada impide que puedan llevar otro tipo de publicidad, siempre que se cumpla lo previsto en el ordenamiento jurídico. La alegación formulada en relación a que se incluya que, en caso de tener que transportar a personas de la empresa deberá realizarse sin transportar usuarios, no se incorpora al texto, pero se entiende que así debe ser ya que el usuario contrata el servicio para viajar solo, salvo que contrate los servicios previstos en el artículo 9 del decreto. Por otra parte, no se puede atender la alegación de eliminar el párrafo en el que se determina que el estacionamiento en el aeropuerto, estaciones de ferrocarril y autobuses, etc. constituye propiciar la captación de clientes ya que, al tratarse de servicios previamente contratados, los vehículos, al carecer de paradas autorizadas, tan solo deberán estar estacionado, en estos lugares cuando vayan a dejar o a recoger viajeros, de otro modo se entenderá que están propiciando la captación de clientes. Respecto de que los servicios hayan de comunicarse al registro del Estado, aun entendiendo la propuesta cabe indicar que, desde el propio ministerio con competencia en materia de transporte, se ha indicado a las comunidades autónomas, que se trata de un registro para servicios de carácter interurbano, por lo que cada comunidad debería contar con el propio para anotar sus servicios urbanos, por una parte y, por otra, que se entiende que es más adecuada la hoja de ruta que el contrato, pues, éste contiene datos, como el precio, que las empresas prestadoras de los servicios no quieren facilitar ni a sus propios conductores. En cuanto a la previsión contenida en el proyecto por la que, en situaciones de alta demanda no se podrá subir el precio de los servicios, proponen que el porcentaje que no se pueda superar sea el 200 por ciento, lo que se considera muy elevado por lo que no se acepta; no obstante, a la vista de todas las alegaciones formuladas se ha entendido que es más conveniente poner un porcentaje del 75 por ciento, para intentar asegurar que, en estas situaciones se realicen los servicios y no que dejen de hacerse por resultar poco atractivos, además, está la experiencia de otros países cercanos, que tienen el 100 por ciento y parece que funciona bien.

- En cuanto a las alegaciones formuladas al artículo 9, en la norma ya se contempla en el apartado 2 que el viajero debe facilitar el punto de origen y destino del trayecto, no pudiendo aceptarse que puedan realizarse sin solución de continuidad mediante trayectos sucesivos, ya que se trata de servicios

previamente contratados en los que el usuario debe conocer el precio antes de su realización, de forma que acceder a lo que se solicita se permitiría que el precio fuera cambiando y, aunque fuera en su beneficio, no se daría certeza sobre el mismo, por lo que aceptar la alegación generaría inseguridad jurídica a los usuarios.

- Respecto del artículo 10, por una parte, no se puede admitir que la línea telefónica sea sustituida por un sistema online de apoyo, pues, no todos los usuarios se manejan con esos sistemas, pensemos en las personas mayores, y, por otra, no se puede acceder a que la empresa prestadora del servicio pueda repercutir al conductor del vehículo la penalización cuando quede acreditado que la cancelación ha sido a voluntad propia sin mediar el consentimiento de aquélla, ya que, a instancia de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, el artículo 10.b) ha sido eliminado del proyecto por las razones explicadas en esta MAIN.

- En cuanto a la alegación formulada respecto de la necesidad de una formación continuada de las empresas, se ha aceptado la misma, adicionando un apartado 3 en el artículo 3, para establecer que las empresas titulares de las autorizaciones estarán obligadas a impartir a sus trabajadores la formación continua convenida en la negociación colectiva.

- En relación a las disposiciones, en la disposición transitoria segunda se propone elevar a 24 meses el plazo para superar las pruebas para obtener el permiso de conductor, lo que no se acepta ya que el tiempo indicado en la disposición es el que se precisa, y respecto de la convalidación, a la vista de las alegaciones recibidas al respecto, se ha modificado la redacción para eximir de la superación de la misma a las personas que vinieran ejerciendo la conducción de este tipo de vehículos durante al menos un año de forma ininterrumpida o dos en el periodo de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de la norma. Se ha aceptado el plazo propuesto en la disposición transitoria tercera para que los vehículos que cuentan con etiqueta C puedan seguir prestando servicio hasta el 31 de diciembre de 2027, fecha recogida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid para estos vehículos, y no se acepta la eliminación de la disposición final segunda referida al Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid, ya explicadas en esta MAIN: por las razones

● **La Asociación Gremial del Taxi**, mediante escrito de fecha 14 de noviembre de 2023, presenta alegaciones, ninguna de las cuales puede ser tenidas en cuenta ya que se entiende que, a los efectos de una mayor seguridad jurídica, el visado de las autorizaciones ha de realizarse en las mismas condiciones que el de las autorizaciones de ámbito nacional, pues, como se dispone en el artículo 6 del texto normativo, ambos se realizarán en el mismo acto y, por tanto, también podrán ser rehabilitadas; los signos internos, se entienden no pueden ofrecer a confusión con la actividad de los vehículos taxi; la distancia de 100 metros

planteada, pues, como se decía anteriormente, además de resultar difícil, en la práctica su medición, numerosas sentencias han fallado en el sentido de que el mero hecho de estar estacionados en la vía pública, sin estar contratados, no constituye captación de viajeros sino que se precisa una conducta activa del conductor, por ello, se ha entendido conveniente acotar los lugares en los que se entiende se propicia la captación de viajeros al ser lugares de afluencia masiva de personas; se entiende que el número de operadores de atención a la línea telefónica, es una cuestión organizativa de las empresas, que no es objeto de esta norma, la cual pretende que exista una línea telefónica activa de atención al cliente, para que éste pueda ponerse en contacto con la empresa cuando lo precise; el añadir a los juzgados de Madrid excede de la norma en cuestión y la reducción de los dos plazos, 18 meses y 2 años, no procede ya que, el primero el tiempo que se ha estimado como preciso, para que se pueda cumplir el requisito sin afectar de forma negativa al servicio que prestan a los usuarios, y el de la puesta en marcha de registro, el que se precisa para que, dada la complejidad que se prevé, pueda estar en funcionamiento.

- **Asociación Madrileña del Taxi**, mediante escrito de fecha 10 de noviembre de 2023, realizan observaciones respecto de los artículos 2.1.d), 5.2, 8.2.a) y b), 8.4 y 5. Respecto de las cuales cabe destacar que no han sido aceptada ninguna de ellas ya que se entiende si bien se exige con contar un número determinado de conductores, no procede exigir que estén a jornada completa ya que aquél número es mínimo, por lo que, podría contar con más trabajadores, dependiendo de las condiciones de los contratos de trabajo firmados con los conductores; no procede entender que la transmisión de las autorizaciones conlleve que, en su caso, dejen de prestar transporte urbano, pues, se estaría modificando las condiciones de las autorizaciones y no es lo que se pretendió cuando se las habilitó a realizar transporte urbano al transcurrir 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; tampoco se acepta el establecer, como plantean una zona de influencia, ya que, como se ha venido argumentando, se ha querido acotar los lugares en los que el mero estacionamiento de los vehículos con conductor sin estar contratados supone propiciar la captación de clientes; no procede que los servicios deban haber sido comunicados con una antelación de 10 minutos, ni que los precios no puedan ofrecerse por debajo de los precios de coste, pues, por una parte perjudicaría a los usuarios y, por otra, el coste de los servicios depende de múltiples factores no siendo el mismo para todas las empresas; por último, las razones a las que se aduce para establecer un día de inactividad de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, no pueden ser tenidas en cuenta al no justificar el porqué de la medida.

- **D. Julio Sanz García**, mediante escrito de fecha 14 de noviembre de 2023, además de hacer una serie de apreciaciones en relación a que la norma contiene un cierre del mercado contrario al derecho, ausencia de procedimiento

administrativo para el otorgamiento de las autorizaciones, faltas de correspondencia con la normativa estatal en la materia, y de indefinición de la norma, formula alegaciones al proyecto que se propone, en concreto, respecto de los artículos 2.1, 5, 7.2, 8.2, disposiciones transitorias segunda y tercera y disposición final segunda. Respecto de ellas, cabe destacar que los conductores, como se prevé en el artículo 3.b) deberán figurar en la plantilla de la empresa en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda, por lo que, como es lógico el requisito se comprobará con la correspondiente documentación de aquélla; respecto de la responsabilidad civil que se exige, se ha aclarado en el artículo que es respecto de los daños que se puedan causar a las personas viajeras con ocasión del transporte, de la misma forma se recoge en la normativa estatal; en cuanto a las sanciones, se comprobará en el registro estatal y en el registro que se cree en el que se anotarán las sanciones impuestas por incumplimientos cometidos por las empresas en la realización de transportes urbanos; no se entiende la alusión que se hace a qué ocurre si lo que se transmite es la empresa ya que, en principio, también se tendrán que transmitir las autorizaciones; en cuanto a la publicidad, se entiende que la redacción no es ambigua y lo que no se permite es la publicidad que induzca a confusión con la actividad del taxi; en relación, con el artículo 8.2, se entiende que no es preciso establecer un radio de influencia sobre aeropuerto, estaciones, etc., por las razones ya argumentadas anteriormente; no procede el que se dé un plazo para la sustitución de los vehículos con distintivo B, en la medida que pocos vehículos hay adscritos a este tipo de autorizaciones con ese distintivo y que, como se prevé en la norma, la sustitución de los mismos será a vehículos cero emisiones o ECO y que el plazo para crear el registro, como también se ha expuesto, es el preciso para ello. Se ha aceptado e incorporado al texto, la alegación formulada respecto de la disposición transitoria segunda, para contemplar que, además de los plazos de ejercicio de la actividad, deberán cumplirse los requisitos previstos en el artículo 3.

- **D^a Daniela Vergoossen**, presenta escrito de alegaciones con fecha 14 de noviembre de 2023, en el que plantea la adición de un artículo en relación a la publicidad, lo que no se acepta ya que la misma, cumpliendo la normativa en vigor en la materia, está permitida, tanto en el interior como en el exterior de los vehículos, no permitiéndose que lleven publicidad que induzca a confusión con la actividad de los vehículos taxi.

- **CERMI**, presenta escrito de alegaciones con fecha 10 de noviembre de 2023, en el que requiere la adición de dos letras en el artículo 10 del proyecto para disponer de un apartado para que las personas con discapacidad, mayores o movilidad reducida puedan avisar a los conductores, en caso de necesitar ayuda, para transportar gratuitamente a los perros guía y perros de asistencia y formar a los conductores sobre las necesidades de la persona usuaria, lo que no se acepta ya que, el aviso podrá hacerlo al contratar el servicio, la Ley 3/1998, de 24 de junio, de accesibilidad y supresión de barreras, establece la posibilidad de acceder acompañadas por perro guía a todos los lugares, alojamientos,

establecimientos, locales, transportes y demás espacios de uso público a todas las personas con discapacidad visual.

- **CONFEBUS**, mediante escrito de fecha 27 de octubre de 2023, recuerda que el proyecto debe ajustarse a la normativa de transportes de la Comunidad de Madrid, incidiendo sobre la cuestión de la contratación por plaza y pago individual solicitando se cumpla lo previsto en el artículo 7 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, lo que se cumple ya que no se prevé que mediante este tipo de servicios se establezcan servicios que puedan calificarse de regulares y que detraigan viajeros a los servicios de transporte público regular de viajeros, sino que se puedan realizar servicios compartidos de forma que resulte beneficioso para las personas usuarias.

- **BOLT**, presenta alegaciones respecto de los artículos 2, 3, 7, 8, 10 y la disposición transitoria segunda. En relación al artículo 2.d) plantea que, en lugar de que se contemple el número de conductores se refiera al número de vehículos, lo que no se acepta ya que los vehículos se encuentran recogidos en la letra c), siendo ambos requisitos necesarios para la obtención de las autorizaciones. Respecto del artículo 3 exponen que el permiso de carnet es el B no pudiendo ser superior, lo que se acepta y elimina del texto normativo y que se rebaje la antigüedad de la posesión del mismo de dos años a un año, lo que no se acepta ya que se pretende una profesionalización del sector, por lo que, además, del permiso de conducción B se exige la superación de una prueba, por lo que el plazo adecuado para ello es de dos años; en cuanto a la periodicidad de la prueba, como se prevé en el artículo 3.1.f) los conocimientos se valorarán mediante la prueba que al efecto se establezca por la consejería competente en materia de transportes, es decir, el desarrollo y contenido de la prueba se regulará con posterioridad a la entrada en vigor de la norma. La alegación realizada en relación al artículo 7.2 no se acepta, al ser innecesaria ya que, el usuario contrata exactamente la modalidad de transporte en la que quiere realizar sus desplazamientos y en cualquier caso se han de cumplir las normas en vigor. En cuanto al artículo 8 no se puede atender la alegación de eliminar el párrafo en el que se determina que el estacionamiento en el aeropuerto, estaciones de ferrocarril y autobuses, etc. constituye propiciar la captación de clientes ya que, al tratarse de servicios previamente contratados, tan solo se deberá estar estacionados en estos lugares, al carecer de paradas, cuando vayan a dejar o a recoger viajeros; respecto de la alegación formulada al apartado 4 no se acepta la propuesta al considerarse más adecuada la que se propone. En el artículo 10 realizan dos observaciones, la primera, que no puede ser tenida en cuenta, ya que no procede sustituir la línea telefónica por un sistema online de comunicación, se piensa en que no todos los usuarios se manejan con esos sistemas, pensemos en las personas mayores, y, la segunda, en relación al apartado b) no puede ser tenida en cuenta, por cuanto, en atención a lo instado por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, en el informe de fecha 8 de diciembre de 2023, en relación a la norma proyectada, ha sido

suprimido del texto normativo. Respecto de la disposición transitoria segunda se ha aceptado en parte, al haberse rebajado el periodo de tiempo, pues, en lugar de los tres años exigidos con anterioridad, en base a las alegaciones habidas al respecto, se ha determinado que, están exentos de superar la prueba, los que vinieran ejerciendo la conducción de vehículos de arrendamiento con conductor durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el periodo de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de este decreto, pues, se ha entendido que dicho plazo es suficiente para tener los conocimientos que se precisan.

● **MOVEA**, en su escrito realiza una cuestión previa aplicable al otorgamiento de lo que denomina 2ª licencia VTC, en relación a los requisitos que se exigen a la autorización, en relación con la sentencia del TJUE de 8 de junio de 2023, respecto de los cuales cabe destacar que, es cierto, que se exige que los titulares de las autorizaciones cumplan los requisitos establecidos en la normativa estatal pero es que deben cumplirlos, ya que, también, deben ser titulares de la autorización de la clase VTC, de ámbito nacional. Por otra parte, presenta alegaciones en relación a los artículos 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10 y la disposición transitoria segunda.

- Respecto del artículo 2, hay que reseñar que, a efectos de la normativa de transportes, tienen tanto la consideración de empresas las personas físicas como jurídicas. como puede constatarse en la normativa estatal vigente en la materia, no obstante, a instancia del informe de la Abogacía General, se ha sustituido el término «empresas» por «solicitantes»; respecto de la relativa al número de conductores que ha de exigirse, plantean que éste debe ser igual o superior al 50 por ciento de la totalidad de las licencias, siempre que superen las 50 autorizaciones en alta, lo que no puede ser tenido en cuenta, ya que, se entiende que el requisito ha de cumplirse por todas las empresas, físicas o jurídicas, independientemente de su dimensión y, no obstante, a la vista de todas las alegaciones habidas a este respecto, se ha considerado oportuno exigir que las empresas deberán contar con, al menos, un número igual o superior al 75 por ciento de las autorizaciones en alta, ya que siempre pueden existir circunstancias que impidan que todos los vehículos puedan estar trabajando.

- En cuanto a lo alegado en relación al artículo 3, se ha aceptado en el sentido de adicionar en el artículo que la responsabilidad civil será por los daños que se puedan causar a los viajeros con ocasión del transporte; también se ha aceptado, e incorporado al texto, lo alegado en relación al permiso de conducción se haga solo referencia al B, eliminando lo de superior; respecto de que se debe eliminar el requisito de no haber sido condenado por delitos contra la libertad sexual, al no trabajarse con menores, nos remitimos a lo aducido al respecto en esta MAIN que justifica su inclusión y, en cuanto a las alegaciones realizadas sobre la forma de realizar la prueba a superar, su periodicidad y la convalidación que proponen, en el mismo sentido para la disposición transitoria segunda, proponen que se exima de realizar la prueba a los que hayan superado el grado

de formación primaria en España y realizado un periodo inicial de tres meses en prácticas renumeradas en las empresas, lo que no puede aceptarse ya que, como se ha expuesto, en el proyecto se prevé que la prueba será la que se establezca por la consejería competente en materia de transportes, es decir, se deja aun momento posterior la determinación de su contenido y desarrollo, entendiéndose que, en ningún caso, puede ser sustituido por un periodo de prácticas de 3 meses.

- Respecto a eliminar el requisito de la antigüedad de los 2 años, se ha aceptado, en el sentido de ser sustituido por la antigüedad que, en su caso, se exija por la normativa estatal para ser titular de las autorizaciones; en cuanto a la potencia de motor y longitud mínima exigibles se mantiene la establecida en la normativa del Estado, pues, dichos vehículos también han de cumplir la normativa de aquél para ser titular de la autorización de ámbito nacional y, en el mismo sentido, no se aceptará ampliar a 1 mes el plazo para acreditar el cumplimiento de los requisitos transcurrido el plazo de visado, máxime teniendo en cuenta que se prevé que el visado de ambas autorizaciones se realizará en el mismo acto.

- Tampoco se puede aceptar la propuesta formulada, en relación al artículo 7, de eliminar la publicidad, ya que dependiendo de cómo sea esta puede inducirse a confusión con la actividad de los vehículos taxi; ni que, en la contratación de los servicios, se deba diferenciar las distintas modalidades de transporte de viajeros, ya que, el usuario contrata exactamente la modalidad de transporte en la que quiere realizar sus desplazamientos y, en cualquier caso, se han de cumplir las normas en vigor; ni que se adicione que, el mero hecho de tener una app de servicios encendida, pueda considerarse una conducta activa del conductor a los efectos de entenderlo como captación de viajeros, pues, ello no tiene esa consideración precisándose una acción por parte del mismo.

- Respecto del artículo 8 se manifiestan en contra del porcentaje de incremento en el que los precios no pueden ser superados; sin embargo, a la vista de las alegaciones presentadas a este respecto se ha estimado conveniente, para evitar que, en determinadas situaciones de alta demanda, no se cubran los servicios, y a la vista del criterio vigente en algunos países cercanos, que han establecido un porcentaje del 100 por ciento, se ha considerado conveniente elevar el porcentaje al 75 por ciento.

- En cuanto al artículo 10, referido a los derechos de las personas usuarias, no puede tenerse en cuenta la alegación formulada respecto de la letra b), puesto, que, de acuerdo con el informe realizado, por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, de fecha 8 de diciembre de 2023, sobre la propuesta normativa, la misma ha sido suprimida del texto del proyecto. En relación a la alegación formulada en cuanto a las hojas de reclamaciones, hay que destacar que ello se adicionó a instancia del Consejo de Consumo, y que se trata del sistema unificado de reclamaciones vigente en el momento actual; por último,

respecto a que la atención telefónica pueda ser sustituida por una app, no puede ser aceptada por razones que ya se han explicado en esta MAIN.

- El **Ayuntamiento de Madrid**, mediante escrito de fecha 14 de noviembre de 2023, presenta alegaciones al proyecto normativo en el que plantea observaciones de carácter formal de las que algunas han sido aceptadas, por entender que mejoraban la redacción del texto (sustitución en la parte expositiva de “transcurran” por “finalicen”), y justificación de algún apartado en el artículo 2 y 6; respecto a las demás, no han resultado aceptadas, por entender que no suponían una mejora al proyecto normativo. Asimismo, no se ha aceptado la alegación en relación a la carencia de título de la parte expositiva, pues, así se determina en la Directriz 11, de las Directrices de Técnica Normativa, aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005, que sin ser de obligada observancia en el ámbito de la Comunidad de Madrid, sí sirven de referente. Tampoco se han aceptado las distintas observaciones realizadas en relación a los artículos 5.2, 6, y 8, por no aportar beneficio ni para mejorar su redacción, ni para el entendimiento de los mismos.

- En relación al artículo 1.1.a), se entiende que no requiere aclaración, pues, cuando se alude a «personas titulares...», se está refiriendo tanto a las personas físicas como jurídicas; respecto de la precisión en relación con el equipo informático se ha realizado a instancia de lo informado por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid y, en cuanto la aclaración que precisan respecto de las notificaciones electrónicas, se entiende innecesaria, ya que, el artículo 56 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece *“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”*, de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo previsto en la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- Por otra parte, se ha incluido la aportación realizada respecto del artículo 2.1.i), no así las realizadas para las letras k), por considerar innecesaria, la primera, y querer seguir la línea marcada por la normativa básica en materia de accesibilidad, la segunda. No obstante, se ha recogido la propuesta de especificar que deban contar con un vehículo adaptado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su silla de ruedas. De la misma forma no se entiende la alegación formulada en relación al artículo 2.3, ya que, en este se contempla la anotación de las autorizaciones que resulten autorizadas para la realización de los servicios urbanos, no la comunicación de estos.

- Respecto de lo que se plantea en relación al artículo 3, ya ha quedado justificado en esta MAIN el motivo de incluir este requisito. Por otra parte, no se

comparte que el requisito del permiso de conductor deba ser un requisito del artículo 3.1, pues, el requisito es superar la prueba, y tras su superación, y acreditación del resto de requisitos establecidos en el apartado 1, se expedirá el correspondiente permiso de conductor, habiéndose establecido que la consejería de transportes determinará el desarrollo y contenido de la prueba, así como la expedición del permiso de conductor, tras la aprobación de la norma proyectada. Tampoco puede aceptarse la supresión del manejo de dispositivos y, menos por las razones aducidas, ya que son conocimientos que deben ser valorados, pero, en ningún caso, se incita a que se vayan manejando dichos dispositivos electrónicos cuando se conduce.

- La propuesta formulada respecto de incluir en el proyecto normativo la regulación contenida en el decreto 101/2016, de 18 de octubre, no se acepta ya que el objeto de la norma es establecer los requisitos de obtención y mantenimiento para el otorgamiento de los requisitos para realizar servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de carácter urbano y determinar las condiciones en las que deben ser realizados, por lo que no procede acceder a lo planteado, como tampoco el regular la actividad de las personas físicas y jurídicas que intermedian en la contratación, que deberá ser, en su caso, objeto de otra disposición. Se entiende que no procede la adición de un apartado 5 en el artículo 8 en el sentido expuesto, y la obligación de que los vehículos adaptados realicen servicios a las personas de movilidad reducida, ya se contempla en la norma, aunque no con carácter exclusivo.

- Respecto de la alegación formulada respecto del artículo 11, con carácter previo ya se había modificado su redacción para prever que las mismas actuarán conforme lo que se establece en la Ley 16/1987, de 30 de julio, y su reglamento de aplicación. Por otra parte, no se puede atender la alegación formulada de que, en ningún caso, se pueda eximir de las pruebas para obtener el permiso de conductor, ya que, se entiende que el cumplimiento de determinados tiempos ejerciendo cualquier profesión acredita una experiencia que puede suplir, en determinadas profesiones, como es la de conductor de vehículo VTC, máxime cuando en la prueba, en la que se va a valorar los conocimientos, ponen éstos en práctica a diario por lo que su ejercicio desde unos plazos determinados, se han considerado suficiente para acreditar que cuentan con dichos conocimientos.

- La propuesta realizada en relación a la disposición transitoria cuarta no se acepta ya que, aunque a efectos de control del transporte en carretera, se facilitara acceso a los datos del registro a los agentes encargados de su control, no se entiende que dicho registro pueda beneficiar a los ayuntamientos para su control y vigilancia del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, pues, su objeto no será éste, sino el control del cumplimiento de la normativa en materia de transportes. Asimismo, no se acepta la sugerencia de reducir el plazo previsto en la disposición final segunda, relativa al Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con conductor de

la Comunidad de Madrid, pues, se ha incluido el tiempo mínimo estimado para su puesta en funcionamiento; por último, se incorpora al texto la corrección de la remisión errónea que figura en la disposición transitoria cuarta.

- **FREENOW**, mediante escrito de fecha 14 de noviembre, presenta alegaciones en relación a distintos apartados del artículo 8. En relación al apartado 1, entienden que debe figurar de forma expresa que queda prohibida la captación de clientes que no hayan contratado previamente el servido, lo que se entiende que es innecesario puesto que los servicios de transporte mediante arrendamiento de vehículos con conductor son con contratación previa no admitiendo otra forma de realización. Respecto del apartado 2.a) se propone que se especifique que también se considerará captación los vehículos que se encuentren en circulación en los perímetros de los aeropuertos, estaciones, etc., y que se haga referencia a «cualquier lugar», en lugar de «cualquier otro lugar», ninguna de las cuales puede ser aceptada ya que, como se ha explicado en la MAIN, la jurisprudencia viene considerando que la captación exige una conducta activa por parte del conductor, no siendo suficiente el estar estacionados o la mera circulación suficiente la circulación para ser, y por aportar ninguna mejora a la redacción del artículo, respectivamente. Por último, en relación con el apartado 4, pretende que se tenga en cuenta en la redacción criterios o métricas claras para determinar que sea «alta demanda de servicios», para aportar claridad en la aplicación, objetividad en la evaluación, facilitar el cumplimiento y fortalecer la transparencia y garantizar la consistencia, lo que no se acepta ya que se entiende que una alta demanda de servicios se produce en aquellos lugares que hay una afluencia masiva de personas.

- **EL SINDICATO LIBRE DE TRANSPORTE**, mediante escrito de fecha 14 de noviembre de 2023, realiza diferentes alegaciones. Así, respecto del artículo 3 propone distintas adiciones en los apartados 1.b), 1.e), para especificar en qué régimen de la Seguridad Social deben quedar encuadrados los conductores que siendo titulares de la autorización trabajan para un empleador, para determinar que repercuten negativamente en la seguridad vial los trabajos que minoren o condicionen el disfrute del descanso impuesto por las normas laborales, lo que no puede ser atendido al tratarse de materia de trabajo y Seguridad Social careciendo de competencia al ser una norma de transporte. Respecto de los apartados 1.f) y apartado 2, se propone la previa consulta a los agentes sociales representativos de esta actividad tanto, en relación con los conocimientos que se puedan determinar por la consejería competente en materia de transportes para ser valorados en la prueba a realizar a los conductores, como en la expedición del correspondiente permiso de conductor tras la superación de la prueba, lo que se entiende que no procede ya que no está determinada que se tenga que realizar dicha consulta y tampoco parece pueda aportar nada, pues, en el caso de la expedición de del permiso con conductor se tratará de llevar a cabo la comprobación de los requisitos previstos en el artículo 3.1. Respecto del artículo 5, plantean la adición de un de un apartado 3, para contemplar que la autorización de las transmisiones de las

autorizaciones se llevará a cabo cuando haya existido una relación laboral entre el transmitente y adquirente, y transcurrido una desvinculación laboral de 24 meses, lo que no puede ser aceptado ya que podría suponer una restricción al ejercicio de la actividad contraria a la LGUM. Respecto de la alegación formulada respecto del artículo 10.b) no se entra a valorar puesto que la citada letra ha sido eliminada de del artículo a instancia de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid. Por último, ha sido aceptada la alegación formulada en relación con la disposición transitoria segunda en la que, además de los 12 meses de ejercicio ininterrumpido de la conducción de este tipo de vehículos, se ha contemplado dos años en el periodo de cuatro años para estar exentos de superar las pruebas previstas en el artículo 3.f).

• **ÉLITE TAXI MADRID**, presenta un escrito en el realizan una serie de consideraciones generales como que la regulación específica debería haberse llevado a cabo en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y que debería contemplar aspectos en relación a la prestación del servicio como la precontratación, la vuelta a base, evitar el «dumping de precios» (entienden que solo se protege al usuario) y evitar la captación; los conductores no estableciéndose control de las horas trabajadas, ni formación reglada supervisada por un órgano independiente y, por último, respecto de los vehículos. En relación con el articulado:

- Respecto del artículo 2, proponen que en el apartado h) se especifique que se deberá establecer un control sobre las horas trabajadas, lo que no constituye materia de transportes, correspondiendo su control a los órganos competentes en materia de trabajo y Seguridad Social, y en cuanto a la realizada para el apartado 2 no procede ser atendida ya que cuando se dice «Las autorizaciones...», se refiere a «todas».

- En cuanto al artículo 3.1.f), proponen que se cree un órgano supervisor de las pruebas que controle la formación de los conductores y el desarrollo de las pruebas, lo que no puede ser tenido en cuenta ya que el contenido y desarrollo de las pruebas, según el propio apartado se determinará por la consejería competente en materia de transportes, y, además, plantean que se deberá llevar visible, tanto desde el interior como desde el exterior, la tarjeta de identificación con la foto y permiso de conductor, lo que no procede tenerse en cuenta ya que se prevé que tras cumplir los requisitos que se establecen se expida el permiso de conductor, y que su expedición se realizará conforme lo que se determine por la citada consejería, momento en el cual se determinará todas las cuestiones relativas al este permiso.

- En relación al artículo 4, referido a la longitud mínima exterior que proponen de 4,75 m, no puede ser aceptada ya que, al tener que contar con la autorización de ámbito nacional, se ha contemplado la longitud prevista en la normativa estatal.

- En el artículo 5, proponen la adición de un apartado 3 para fijar un tiempo mínimo de 2 años entre la adquisición de la autorización y su posterior

trasmisión, lo que no puede ser aceptado, ya que, habiéndose contemplado dicha medida en artículo 1 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, fue anulado mediante la sentencia de 6 de marzo de 2020, de la Sala Tercera, Sección Tercera, del Tribunal Supremo, por resultar contraria a lo que se establece en la LGUM.

- En el artículo 6, proponen la eliminación de la posibilidad de rehabilitación de las autorizaciones, lo que no puede ser aceptado ya que no existe una razón de imperiosa necesidad para ello cuando todas las autorizaciones de los distintos tipos de transportes se pueden rehabilitar en el plazo de un año cuando se acredita que se cumplen los requisitos.

- Respecto de las propuestas formuladas para el artículo 7, no pueden ser tenidas en cuenta ya que son innecesarias ya que, efectivamente, los agentes de control velan por que la identificación de estos vehículos sea la correcta y, cuando se alude a que no pueden llevar signos externos de identificación ni publicidad alguna que induzcan a confusión con la actividad de los vehículos taxi, se refiere a cualquier tipo de cartel, luces con indicación de libre, ocupado o disponibilidad que induzca a dicha confusión.

- En el artículo 8 realizan alegaciones que no pueden ser tenidas en cuenta ya que, por una parte, no está prevista que exista un periodo mínimo de precontratación; no se incurre en contradicción al regular la captación puesto que en el artículo se regula que la mera circulación o estacionamiento en la vía pública no es captación de clientes sino que se precisa una conducta activa del conductor, como así lo han fallado la resolución de muchos procedimientos a los que han acudido los sancionados por todos esos expedientes sancionadores a los que aluden; sin embargo, sí se entiende que se está propiciando la captación cuando, sin estar previamente contratado, se está estacionado en determinados lugares acotados en el propio artículo. Asimismo, no se puede aceptar el que los vehículos vuelvan a su domicilio fiscal o lugar habitual cuando finalicen los servicios, medida que se eliminó de la normativa del Estado, ni que el precio de los servicios tenga que ser inferior a la tarifa autorizada para el servicio del taxi, ya que de acuerdo con lo que se prevé en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, sus precios no están sometidos a tarifas administrativas, son libres, pero para evitar situaciones desmedidas para los usuarios, se prevé para situaciones excepcionales de alta demanda de servicios se prevé que el precio de los servicios no pueda superar el 75% sobre el precio base.

_ En cuanto al artículo 9 proponen su eliminación sin apuntar razones que puedan justificar su eliminación y respecto al artículo 11, ha quedado redactado

conforme las sugerencias formuladas por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

- En relación con las disposiciones transitorias, proponen que la acreditación de los requisitos se lleve a efecto durante el año 2024, se rebaje el tiempo a 3 meses para que los conductores superen la prueba, se elimine la posibilidad de eximir de realizar ésta por el ejercicio de la profesión y vayan identificados con la tarjeta visible desde el interior y exterior, que los vehículos que no cumplan la exigencia ambiental prevista en el artículo 4 puedan seguir realizando transporte hasta el 31 de diciembre de 2024, en lugar de hasta el 31 de diciembre de 2027, y que, tras la creación del Registro de Empresas y Comunicación de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid, en un plazo de 3 meses, los titulares deberán comunicar los servicios a este registro. Ninguna de ellas puede ser aceptada por las razones expuestas en esta MAIN.

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

En relación a la disposición proyectada, de conformidad con lo que se establece en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos, la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, emite el informe de fecha 8 de diciembre de 2023 (A.G.-92/2023). En general, se ha revisado, como se sugiere, todo el texto de la MAIN y norma que se proyecta para corregir las erratas e incorrecciones que en los mismos se contenían.

En relación a la MAIN:

- Como proponen, se ha argumentado la necesidad y proporcionalidad de las medidas que incorpora la disposición en relación a los requisitos que han de concurrir para obtener las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, relativos a las condiciones de los conductores, vehículos y prestación de servicios y sus consecuencias en el mercado; además, se ha completado la MAIN, a los efectos de ofrecer mayor justificación sobre la no necesidad de evaluación ex post.

Respecto del análisis realizado del contenido del proyecto de decreto:

- En la **parte expositiva**, se han incluido las referencias a las habilitaciones para el desarrollo reglamentario contenidas en la ley 20/1998, de 27 de noviembre; se ha enlazado la publicidad del proyecto normativo, con su publicación en el Portal de Transparencia, con la realización de los trámites de audiencia e información públicas; se ha especificado, en relación a la Federación de Municipios de Madrid que, mediante la Resolución de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de fecha 20 de octubre de 2023 le fue otorgado trámite de

audiencia, no presentando alegaciones al efecto; se han sustituido las expresiones por las sugeridas; respecto del artículo 4, se ha se ha adicionado la referencia a los requisitos de los vehículos y se ha sustituido la expresión «proyecto normativo» por «disposición normativa».

- En cuanto a la **parte dispositiva**, se realizan distintas consideraciones, dos de ellas de carácter esencial.

Respecto de las **no esenciales**, en el artículo 2, en el apartado 1, se ha sustituido «empresas» por «solicitantes»; en la letra c) se ha eliminado la palabra «renting», al ser una redundancia ya que el renting es un arrendamiento a largo plazo; en la letra f) se ha especificado que el «equipo informático» es para documentar a distancia el contrato de transporte; respecto de la letra i) se ha revisado la redacción, como sugieren; en el apartado 2 del artículo 2, se ha revisado su redacción y, se ha eliminado, la parte in fine que alude a la necesaria realización del visado periódico bienal, que inducía a confusión, puesto que ya figuraba como requisito de obtención y mantenimiento en la letra k) del apartado 1. Además, se ha corregido la errata de la letra k) y sustituida la frase del apartado 3 del artículo 3, como sugieren.

En el artículo 3, se ha corregido la errata existente en la letra c) del apartado 1 y, en el apartado 2, se ha aclarado que, además de superar la prueba, se deben acreditar los requisitos del apartado 1 para la expedición del permiso de conductor.

En relación al artículo 8, se ha especificado que un vehículo se encuentra estacionado en el aeropuerto o estaciones cuando se encuentra en su recinto y, se ha señalado que «*Se entenderá que en un lugar existe afluencia masiva de personas cuando, conforme a lo dispuesto en la correspondiente normativa del municipio donde se celebre el evento de que se trate, sea preciso el establecimiento de un plan de movilidad*». Respecto del motivo de la inclusión en la norma que se proyecta de la letra f) en el artículo 8.3, coincidente con la letra f) del artículo 1 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de vehículos con conductor, obedece a que, en ambos casos, el que el lugar de inicio del servicio coincida con el de finalización no conlleva que se esté realizando un servicio urbano, por ello se debe indicar el punto más alejado, así, un servicio que se inicia en Madrid y finaliza en este lugar pero ha discurrido hasta Toledo, por ejemplo, es un servicio de carácter interurbano no urbano, lo que es muy importante a los efectos de su control y sanción, en su caso.

Respecto del artículo 9, se ha corregido la errata existente y se considera que no procede perfilar los precios, ya que, como en el mismo se expone, todos los usuarios han contratado previamente los trayectos a realizar antes de su

realización y, conocen el precio que deben pagar que ha sido calculado teniendo en cuenta, tanto el trayecto principal como los secundarios que van a realizar los distintos usuarios con los que se comparte, no pudiendo ser alterado, en ningún caso, tras ser aceptado por el viajero y, en cuanto al artículo 11, se ha reformulado el precepto mediante la remisión a la normativa estatal.

- En relación a la **parte final**, respecto de la disposición transitoria primera se ha explicado en el epígrafe 4.1 la MAIN, las razones para posponer la fecha de la acreditación de los requisitos a la anualidad de 2025 y, se ha especificado en el texto normativo, que se realizará conforme al calendario que se establezca al efecto, en función del número de terminación del NIF de las personas titulares de las autorizaciones, mediante resolución de la dirección general competente en materia de transportes.

En cuanto a la disposición transitoria segunda se ha justificado, en el epígrafe 2.a), referido al contenido, la motivación a la excepción que en ella se contiene y se ha sustituido la frase que sugieren en la disposición transitoria tercera.

Respecto de la disposición transitoria cuarta se ha corregido la mención que en ella se contiene del artículo 8, y se ha clarificado la redacción en el sentido de incluir que, a la entrada en vigor del decreto, las empresas con autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, deberán seguir comunicando los servicios de carácter urbano al registro dispuesto en el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor pero, tras la creación del Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid, el titular de la consejería con competencia en materia de transportes determinará la fecha, a partir de la cual, las empresas titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor deberán comunicar, los datos previstos en el artículo 8.3, a este registro. Ya se ha explicado en la MAIN, el motivo por el que se ha previsto la creación del citado registro de la Comunidad de Madrid, que no es otro que la propia Administración del Estado ha conminado a las comunidades autónomas a que vayan estableciendo sus registros al efecto, pues, los dependientes de la Dirección General de Transporte Terrestre (el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, en el que se anotan las autorizaciones, y el Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, para la comunicación de los servicios), al ser un órgano con competencia solo en transporte interurbanos, deberían dejar de utilizarse.

En cuanto a las dos **consideraciones esenciales** formuladas por la Abogacía General, las dos han sido atendidas y reflejadas en el texto normativo:

- En relación al artículo 6, se ha reformulado la redacción del mismo, para establecer que la validez de las autorizaciones queda condicionada al visado periódico bienal, en el que se comprobará que continúan cumpliéndose los requisitos, exigidos en el artículo 2, para su obtención y mantenimiento, el cual se realizará en el mismo acto que el visado periódico bienal de las autorizaciones de ámbito nacional de que sea titular; en los apartados 2 y 3 se determina la posibilidad de perder la validez de las autorizaciones y el plazo en el que podrán ser rehabilitadas cuando resulte acreditado el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 2, respectivamente. Por último, se adiciona, un apartado 4 para regular la pérdida de la validez de las autorizaciones por falta del visado periódico bienal, estableciéndose que la pérdida de validez de las autorizaciones expedidas al amparo de lo dispuesto en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no conllevará la pérdida de validez de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, si bien, desde ésta, no podrán realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.k), la no realización del visado periódico bienal de las autorizaciones de ámbito nacional, implicará la pérdida de validez de las autorizaciones expedidas al amparo de lo dispuesto en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- Respecto a la consideración formulada en relación a la letra b) del artículo 10, ha sido atendida con su eliminación del texto normativo.

8. EVALUACIÓN EX POST

La Dirección General proponente considera que las previsiones incluidas en el proyecto no tienen ningún impacto, ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post* ni, por lo tanto, incluir, conforme lo previsto en el artículo 7.4.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, la forma en la que deberían analizarse los resultados de la aplicación de la norma, ni los términos y plazos en que debería llevarse a cabo. Hay que tener en cuenta que con este desarrollo reglamentario se viene a completar la regulación de la Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento con conductor, estableciendo los requisitos para poder obtener las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que autoricen a realizar transporte urbano en cualquiera de los municipios de la Comunidad de Madrid, respondiendo al interés general de mejorar los servicios de transporte disponibles para los ciudadanos, fijando sus condiciones de prestación y, así, procurar la coexistencia entre las distintas modalidades de transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas incluido el conductor, preservando el equilibrio entre la oferta (vehículos Taxi/VTC) y la demanda de este tipo de servicios, para que las necesidades de movilidad de la población

estén cubiertas. Por ello, en atención a las medidas que se incorporan, se entiende que no procede la evaluación de su impacto.

Todo ello sin perjuicio de las observaciones que puedan realizarse en la tramitación administrativa del mismo.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD