



Comunidad de Madrid

EXCMA. SRA.

El Consejo de Gobierno, en su reunión de 4 de mayo de 2022 adoptó, entre otros, el acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente: **"Acuerdo por el que se aprueba el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y se ordena su remisión a la Asamblea de Madrid para su tramitación en lectura única."** A cuyo efecto se remite la siguiente documentación:

- 1.- **2022_02_15**_Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998 (texto inicial)
- 2.- **2002_02_16**_Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras por la que se declara la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998.
- 3.- **2022_02_17**_Memoria del Análisis de Impacto Normativo del Anteproyecto de Ley por la que se Modifica la Ley 20/1998. (Texto Inicial)
- 4.- **2022_02_21**_ Informe de impacto por razón de género
- 5.- **2022_02_21**_Informe de impacto por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género
- 6.- **2022_02_22**_Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia
- 7.- **2022_02_22**_Informe 14/2022, de Coordinación y Calidad Normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior sobre el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998.
- 8.- **INFORMES DE LAS CONSEJERÍAS:**
 - 8.1.- **2022_02_22**_Secretaría General Técnica de Cultura, Turismo y Deporte
 - 8.2.- **2022_02_22**_Secretaría General Técnica de Educación, Universidades, Ciencia y Portavocía
 - 8.3.- **2022_02_22**_Secretaría General Técnica de Sanidad
 - 8.4.- **2022_02_23**_Secretaría General Técnica de Presidencia, Justicia e Interior

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA DE MADRID





Comunidad de Madrid

- 8.5.- **2022_02_24**_Secretaría General Técnica de Administración Local y Digitalización
- 8.6.- **2022_02_25**_Dirección General de Economía
- 8.7.- **2022_02_27**_Secretaría General Técnica de Economía, Hacienda y Empleo
- 8.8.- **2022_02_28**_Secretaría General Técnica de Familia, Juventud y Política Social
- 8.9.- **2022_02_28**_Secretaría General Técnica de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura
- 9.- **2022_03_01**_Informe del Consejo de Consumo sobre el Anteproyecto de Ley por el que se modifica La Ley 20/1998.
- 10.- **2022_03_02**_Observaciones del Comité Madrileño de Transporte por Carretera (Cmtc) al Anteproyecto de la Ley que modifica la Ley 20/1998.
- 11.- **2022_03_04**_Informe complementario de la Dirección General de Economía.
- 12.- **2022_03_10**_Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998 (después de informes).
- 13.- **2022_03_11**_Memoria extendida del Análisis de Impacto Normativo del Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998 (después de informes).
- 14.- **2022_03_14**_Resolución de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se somete al trámite de audiencia e Información Pública el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998.
- 15.- **2022_03_30**_Memoria Extendida del Análisis de Impacto Normativo del Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998. (Incorpora las alegaciones tras la audiencia e información pública)
- 16.- **2022_04_01**_Informe de Legalidad de La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras relativo al Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998.
- 17.- **2022_04_19**_Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid en relación con el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998.
- 18.- **ANTEPROYECTO Y MEMORIA:**
- 18.1.- **2022_04_26**_TEXTO DEL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (después del informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid).
- 18.2.- **2022_05_03**_MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL ANTEPROYECTO DE LEY POR LA SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA DE MADRID





Comunidad de Madrid

ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (después del informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid)

- 19.- **2022_05_04 Acuerdo del Consejo de Gobierno, POR EL QUE SE APRUEBA EL PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID Y SE ORDENA SU REMISIÓN A LA ASAMBLEA DE MADRID PARA SU TRAMITACIÓN EN LECTURA ÚNICA.**
- 20.- **Certificado** del Viceconsejero de Asuntos Jurídicos y Secretario General del Consejo de Gobierno de constancia de la aprobación del acuerdo de referencia.

Lo que traslado a V.E. a los efectos parlamentarios procedentes, solicitando su incorporación a los asuntos de inclusión urgente de los que tratará la Mesa de la Asamblea en su próxima reunión.

Madrid

EL VICECONSEJERO DE ASUNTOS JURÍDICOS Y
SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO DE GOBIERNO

Firmado digitalmente por: PASCUA MATEO FABIO ANTONIO
Fecha: 2022.05.04 16:36

Fabio Pascua Mateo

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA DE MADRID



15 de febrero de 2022

Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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 legislativa plena sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contempla en su regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, pues, hasta la promulgación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE, dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, con 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, las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, expedidas por la Comunidad de Madrid por competencia delegada de la Administración del Estado, pasan a habilitar para realizar, exclusivamente, servicios de transporte interurbano.

La disposición transitoria única del citado real decreto-ley establece que durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, los titulares de este tipo de autorizaciones podrán continuar prestando servicios de ámbito urbano. Esta habilitación tiene carácter indemnizatorio por las modificaciones introducidas en relación a la nueva delimitación del ámbito territorial de las autorizaciones, previendo, además de forma excepcional, la posibilidad de poder contar con otros dos años, contados a partir del periodo del plazo de cuatro años.

II

Conforme a lo previsto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda en introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros en el ámbito de la Comunidad de Madrid, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su territorio a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes tras la finalización de los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Del mismo modo, su adopción responde al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible para establecer el marco jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid, así como para que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a la entrada en vigor de esta ley puedan seguir realizando transporte de carácter urbano.

Asimismo, se cumple con el principio de seguridad jurídica, pues, con esta regulación se ofrece certeza a todos los implicados en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como a los usuarios, y, además, se incardina de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

Se adecúa al principio de eficiencia, puesto que la norma no conlleva cargas administrativas innecesarias, y también al principio de transparencia, habiéndose dado publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto 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”.

III

La modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se estructura en un artículo único y una disposición final única.

Mediante el artículo único se modifica el nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor» y se divide en dos secciones, una dedicada al Transporte de Viajeros

en Automóviles de Turismo y otra al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor y se añaden dos artículos, uno para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros en la regulación de la Comunidad de Madrid, condicionando el ejercicio de la actividad a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización previendo que mediante desarrollo reglamentario se establecerán los requisitos para su obtención; el otro, para precisar que la realización de los servicios urbanos en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

Asimismo, se añade una disposición adicional cuarta a la ley para determinar que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, y expedidas por ésta con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley, de 28 de septiembre, si bien, deberán cumplir los requisitos previstos en el artículo 14 ter.

Por último, contiene una disposición final referida a la entrada en vigor de la norma.

Artículo único. *Modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.*

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

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

CAPITULO III

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

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, siendo también publicada en el Boletín Oficial del Estado.

ORDEN DEL CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS POR LA QUE SE DECLARA LA TRAMITACIÓN URGENTE DEL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contempla en su regulación la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, pues, hasta la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (es decir, a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE), dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos producidos en las normas estatales en relación a la materia de arrendamiento con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, determina que las autorizaciones de transportes de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, que antes habilitaban para realizar transporte urbano e interurbano, pasarán a habilitar para realizar, exclusivamente, transporte interurbano y, de acuerdo con su disposición transitoria única, durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, los titulares de este tipo de autorizaciones podrían continuar prestando a su amparo servicios de ámbito urbano; plazo ampliable, de forma excepcional, dos años más, contados a partir del periodo del plazo de cuatro años, como indemnización compensatoria, cuando quedara acreditado que la inversión realizada por las empresas titulares de las autorizaciones superaba los cuatro años.

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

Para evitar esta situación y, para cumplir con los objetivos perseguidos, la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, fue incluida en el anteproyecto de ley de medidas urgentes para el impulso de la actividad económica y la modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid (Título IV, capítulo I), actualmente en tramitación por urgencia, en la que, por un



único procedimiento de tramitación, se incluye la modificación conjunta de múltiples normas al compartir todas ellas, además de sus fines específicos, objetivos comunes.

Sin embargo, la complejidad de la regulación contenida en la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y, ante la necesidad de intentar armonizar las dos modalidades de transporte de viajeros que operan en el mismo segmento de mercado y procurar consensuar con los sectores afectados algunos extremos contenidos en ella, se procedió a su retirada del citado anteproyecto de ley, con la finalidad de llevar a cabo su tramitación individualizada.

La propuesta que ahora se proyecta contiene la regulación imprescindible para incorporar en la normativa de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, determinando su marco jurídico pero dejando a un desarrollo normativo posterior todos los requisitos y condiciones exigibles para su ejercicio, así como para habilitar a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la modificación, y solo a éstas, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano, en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a partir de octubre de 2022.

Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, a partir de octubre de 2022 las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, se hace aconsejable tramitar por urgencia la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, para incluir en su regulación el arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros habilitando a las autorizaciones VTC domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la fecha de su entrada en vigor, para que puedan seguir realizando servicios de carácter urbano tras la finalización de los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Cabe destacar que, aun cuando la tramitación por vía de urgencia implica prescindir de la consulta pública previa y que los plazos de los distintos trámites se reduzcan a la mitad, en este caso, no afectaría, puesto que el proyecto fue sometido al trámite de consulta pública desde el día 13 al 27 de febrero del presente año; por una parte, y por otra, en su tramitación como parte integrante



del anteproyecto de ley de medidas urgentes para el impulso de la actividad económica y la modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, los afectados ya han tenido conocimiento de la medida contenida en la norma que se proyecta.

Por lo expuesto, concurriendo circunstancias extraordinarias, y teniendo en cuenta los numerosos trámites que requiere la aprobación del citado proyecto normativo, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 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,

DISPONGO

Declarar la tramitación urgente de elaboración y aprobación del anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid

Madrid, a fecha de firma

EL CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

Firmado digitalmente por: PÉREZ GARCÍA DAVID
Fecha: 2022.02.16 13:04



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

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	17 febrero 2022
Título de la norma	Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid		
Tipo de memoria	Extendida x		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Modificación de una norma con rango de ley para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de Comunidad de Madrid como una modalidad de transporte de viajeros habilitando a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano a partir de octubre de 2022.		
Objetivos que se persiguen	Incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor		
Principales alternativas consideradas	No se han considerado.		



CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Ley
Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, un artículo único y una disposición final única
Informes	<ul style="list-style-type: none"> - Informe de coordinación y calidad normativa. - Informe de la Dirección General de Igualdad sobre el impacto por razón de género y el impacto, sobre la orientación sexual e identidad y expresión de género. - Informe de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, sobre el impacto en la familia, infancia y adolescencia. - De las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías. - De la de la Secretaría General Técnica de Transportes e Infraestructuras. - Del Consejo de Consumo. - Del Comité Madrileño de Transporte por Carretera. - De la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.
Trámite de consulta pública previa	<p>El proyecto fue sometido a información pública entre las fechas 13/02/2021 al 27/02/2021.</p> <p>Si bien, por Orden de 16 de febrero de 2022 del Consejero de Transportes e Infraestructuras, se ha declarado su tramitación por urgencia.</p>
Trámite de audiencia e información públicas	<p>El trámite de audiencia e información públicas se realizará en el Portal de Transparencia, reduciendo su plazo de duración a siete días hábiles, como consecuencia de la declaración de urgencia de la tramitación, adoptada por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022, y en virtud del artículo 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, de Transparencia y Participación.</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, el artículo 21.d) la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.
Impacto económico y presupuestario	<p>Efectos sobre la economía en general</p> <p>Se posibilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor a que puedan seguir realizando transporte urbano a partir de octubre de 2022, una actividad económica con incidencia en el sector de la automoción, fabricantes y concesionarios de vehículos y que genera cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.</p>
	<p>En relación con la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p> <p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>



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



INTRODUCCIÓN

La presente memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de las Instrucciones Generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, en lo que no se opone al decreto.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

El artículo 149.1.21^a de la Constitución Española, otorga al Estado competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable, en las comunidades autónomas.

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

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

Por ello, al objeto de evitar el vacío normativo, la Comunidad de Madrid dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos, siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el territorio de la misma.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no contempla en su regulación la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, ya que hasta la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su



ejercicio (es decir, a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE), dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos producidos en las normas estatales en relación a la materia de arrendamiento con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, determina que las autorizaciones de transportes de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, que antes habilitaban para realizar transporte urbano e interurbano, pasan a habilitar para realizar exclusivamente transporte interurbano.

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

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

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



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

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

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

La actividad de arrendamiento de vehículo con conductor en la Comunidad de Madrid, constituida por 8.425 autorizaciones en alta y otras 508 en situación de estarlo, constituye una modalidad de transporte de viajeros que coexiste e interactúa en el mismo segmento de mercado que la modalidad de transporte en vehículo taxi.

Ambas modalidades atienden la demanda de servicios que les realizan los ciudadanos a los que les corresponde elegir mediante que modalidad quieren realizar sus desplazamientos y para ello la Administración tiene que adoptar las medidas necesarias para que aquéllos tengan todas las opciones de entre las existentes, por lo que se precisa establecer la regulación necesaria para que los vehículos con VTC puedan seguir realizando servicios urbanos una vez finalicen



los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 30 de julio, y así los ciudadanos que quieran realizar sus desplazamientos urbanos en esta modalidad de transportes tengan esa opción.

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

b) Adecuación de los principios de buena regulación

El proyecto normativo se adecua a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 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.

Se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda es la de incorporar en el marco normativo de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su ámbito territorial, a las autorizaciones de la clase VTC de ámbito nacional existentes, y solo a éstas, a la entrada en vigor de la modificación que se



proyecta, una vez finalizados los plazos temporales establecidos por la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En virtud del principio de proporcionalidad, se contiene la regulación imprescindible para conseguir el interés general mencionado el principio de seguridad jurídica queda salvaguardado habida cuenta que con la modificación se ofrece certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, expedidas por el órgano de la continuidad en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como que se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y comunitario.

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

c) Análisis de alternativas

No cabe alternativa posible, ya que se trata de contemplar normativamente la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor como transporte discrecional de viajeros mediante su incorporación en una ley ya existente, la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango legal y no establecer regulación alguna no parece razonable.

d) Plan Normativo

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el



procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, la modificación que se propone se encuentra prevista en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollan íntegramente en su ámbito territorial, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos y su coordinación con los interurbanos realizados en su ámbito territorial y con este proyecto normativo se pretende completar la regulación de los transportes de viajeros de carácter urbano incorporando la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

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



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

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

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

Por último, consta de una disposición final única en la que se dispone que la entrada en vigor será a día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

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

En relación con el derecho nacional y comunitario la materia sobre la que versa la modificación proyectada es de competencia propia de las comunidades



autéonomas, al tratarse de la regulación de servicios que se realizan íntegramente en su ámbito territorial.

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

c) Vigencia de la norma

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

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

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

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

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.



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

El proyecto normativo propuesto viene a completar la regulación del transporte urbano realizado en la Comunidad de Madrid en la citada ley mediante la ordenación de los servicios de transporte prestados con vehículos destinados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

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

b) Impacto económico

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



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

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

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

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

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

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



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

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

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

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

En este sentido, si bien la norma que se propone, en el artículo 14.ter.1 condiciona la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a que sus titulares estén en posesión de la correspondiente autorización, en el apartado 2 del mismo artículo se dispone que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

Por tanto, teniendo en cuenta las autorizaciones de la clase VT, a fecha de elaboración de esta MAIN, es de 15.772 y que el de VTC es de 8.425, la



proporción se encuentra muy superada, por lo que, hasta que la misma no alcanzase los valores de 1 a 30 no podrían otorgarse autorizaciones de las reguladas en el artículo 14 ter y por ello, se entiende que la norma no conlleva cargas administrativas no teniendo certeza de cuando las mismas vayan a poder otorgarse teniendo en cuenta la proporción descrita, por lo que no procede hacer una medición de cargas que no se sabe si van a producirse y, en su caso, cuándo.

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL Y OTROS IMPACTOS

a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

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

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la



estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad.

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

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

La emisión del informe por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, de acuerdo con el artículo 13.2.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

d) Otros Impactos

Impacto sobre la unidad de mercado y la competencia

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

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

«La autorización es el instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en los casos donde existe una limitación del número de



*operadores del mercado por.....la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, incluidos aquellos cuya prestación necesita la utilización del dominio público o porque se trate de servicios que puedan poner en riesgo su adecuada prestación, **como sucede por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor...**, que se consideran incluidas en la previsiones del artículo 17.1 de esta ley».*

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

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

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

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

En definitiva, teniendo en cuenta lo que antecede, se entiende que la exigencia de contar con una autorización para el ejercicio la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor es conforme a lo dispuesto en la



LGUM, por concurrir los principios de necesidad y proporcionalidad, conforme lo que se prevé en el artículo 17.1c) de la misma.

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

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

En la modificación que se proyecta se establece, al igual que se venía recogiendo en la normativa estatal, que *«procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas»*.

Esta limitación cuantitativa a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, tiene su origen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres que en el artículo 48.2 prevé *«... cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones*



habilitantes para la realización de transporte urbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor».

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

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

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

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

La licencia de autotaxi es otorgada por los ayuntamientos o entes competentes en el ámbito territorial en que haya de llevarse a cabo la actividad



y es a ellos a los que les corresponde la decisión del número de licencias de taxi en función de múltiples factores y el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano corresponde al órgano autonómico competente en materia de transporte, por delegación de la Administración del Estado, y está condicionado a la posesión de la licencia municipal.

Las restricciones de las licencias de taxi establecidas por la administración local competente permite tomar la iniciativa respecto de la ordenación de la actividad de este tipo de transporte en su ámbito territorial pero debe ejercerse bajo la concurrencia de las circunstancias y presupuestos exigidos por la norma que deberán quedar suficientemente acreditados en el oportuno expediente administrativo (STS de 21 de mayo de 2007).

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

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

Con la norma que se propone se establece la cobertura jurídica para un desarrollo posterior de los requisitos que deberán cumplir las empresas titulares de autorizaciones de la clase VTC-nacional para resultar habilitados para realizar transporte urbano, por lo que además de cumplir los que marque la normativa estatal, puesto que deberán conservar la autorización VTC, de ámbito nacional,



deberán cumplir los establecidos por la Comunidad de Madrid para resultar habilitadas para realizar transporte urbano, si bien en tanto no se lleve a cabo dicho desarrollo podrán seguir realizando servicios de este carácter cumpliendo las condiciones actuales.

No se prevén otros impactos.

7. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

7.1. Declaración de la Tramitación por urgencia.

Con motivo de lo que se establece en el Real Decreto-ley13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización de los plazos que en el mismo se disponen, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrán seguir prestando servicios urbanos.

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



Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, pues, a partir de octubre de 2022, las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, y teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica de los afectados por la normativa en la materia, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022 se declaró la tramitación por urgencia del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

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

7.2. Trámite de consulta pública

El trámite de consulta pública está previsto en los artículos 4 y 5 del Decreto 52/2001, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid.

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



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

- Hay un grupo numeroso, unas 39 aportaciones, que son contrarios a que se regule esta actividad por entender que afecta y va en contra del sector del taxi y en muchas se manifiesta que se mantenga la proporción 1/30 (una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, Taxi, que se mantiene en el proyecto normativo.
- Por parte de asociaciones de empresas de arrendamiento de vehículos con conductor y plataformas se realizan aportaciones en relación a cuestiones que no se contemplan de forma concreta en el proyecto sino que se dejan para su desarrollo reglamentario, entre las que se encuentran el no ejercicio de la actividad, el porcentaje de los vehículos adaptados y la profesionalización del sector.
- Asimismo, se realizan aportaciones conjuntas de titulares de autorizaciones con interés en que se regule la actividad en la Comunidad de Madrid y se manifiestan en contra de que solo se habilite a las autorizaciones que se encuentren en situación de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y de la posibilidad de revocar las autorizaciones por acumulación de sanciones, así como la posibilidad de la transmisión de la autorización habilitada para realizar transporte urbano lo que no se prevé en la norma que se proyecta.

También se manifiesta el interés en la evolución de la normativa en materia de VTC y que estas autorizaciones puedan seguir operando en el ámbito urbano, profesionalizar el sector, exigir requisitos medioambientales, adaptar el régimen sancionador a esta nueva categoría de transporte discrecional de viajeros, todo ello no previsto en el proyecto normativo.

Se manifiestan en contra de la posibilidad de que se contemple la proporción 1/30, lo cual se contempla en el proyecto si bien se habilita a todas las autorizaciones en alta en el momento de su entrada en



vigor, y solo a éstas, y se manifiestan en contra de las mismas cuestiones que las plataformas y asociaciones citadas en el último párrafo anterior.

- Se realiza la aportación de que se contemple el 5% de las autorizaciones VTC para vehículos adaptados, cuestión que se deja al desarrollo reglamentario.
- Por alguna plataforma de movilidad se hace la aportación de que no haya restricciones al número de autorizaciones, lo que no se recoge ya que se mantiene la proporcionalidad de una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, aunque la regla actualmente no se cumple por las autorizaciones que han tenido que otorgarse por sentencia judicial. Además, se manifiestan en contra de la imposición de un tiempo mínimo de precontratación lo que tampoco se recoge en el proyecto normativo.
- Se solicita se prevea la prohibición de realización de transporte público de mercancías por carretera en vehículo turismo y un régimen sancionador que sancione tanto al prestador de los mismos como a la empresa que los contrate; régimen sancionador que se recoge en la iniciativa normativa.
- Se solicita que en el proyecto normativo se refuerce el transporte público en autobús, aportación que no se recoge por no ser objeto de la modificación.

7.3. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas se realizará en el Portal de Transparencia, de conformidad con los artículos 9 y 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general



en la Comunidad de Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

7.4. Informes.

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

Se recabarán los siguientes informes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

- Observaciones de las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías, de conformidad con el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

- Informes de impacto de carácter social, en el sentido señalado en el apartado 6 de esta MAIN.

- Informe del Consejo de Consumo, de acuerdo con el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de



Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.

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

- De la Abogacía General, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO JOSÉ LUIS
Fecha: 2022.02.17 18:18



INFORME DE IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO RELATIVO AL BORRADOR DE “ORDEN DEL CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS POR LA QUE SE DECLARA LA TRAMITACIÓN URGENTE DEL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID”.

Nº 21/2022.

La Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, modificada por la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, establece por primera vez en sus artículos 22 y 24 que los procedimientos de elaboración de proyectos de ley y de reglamentos, deberán ir acompañados de un informe de impacto por razón de género.

Posteriormente, la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, establece en su artículo 19 que *“los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género”*.

En virtud de lo anterior, por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 5 de marzo de 2019, apartado 7.d) (BOCM 13 de marzo de 2019) se aprueban las Instrucciones Generales para la aplicación en el ámbito de la Comunidad de Madrid del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria regulado en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, mediante 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, en su artículo 13.1.c) se atribuye a la Dirección General de Igualdad *“Informar sobre el impacto de género de los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que deban someterse a la aprobación de Consejo de Gobierno”*.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, con fecha 18 de febrero de 2022, se solicita a la Dirección General de Igualdad, la emisión de informe de impacto social por razón de género relativo al borrador de “Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras por la que se declara la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid”.

Examinado el contenido del citado proyecto, esta Dirección General de Igualdad informa que **no se prevé que dicha disposición tenga impacto por razón de género** y que, por tanto, incida en la igualdad de efectiva entre mujeres y hombres.

En Madrid, a fecha de firma.

LA DIRECTORA GENERAL DE IGUALDAD.

Firmado digitalmente por: REYES RIVERA PATRICIA-ISAURA
Fecha: 2022.02.21 18:10

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA.
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS.**

REF: PRN / 1168

INFORME DE IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL E IDENTIDAD Y EXPRESIÓN DE GÉNERO RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

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, establece en su artículo 45 que *las normas y resoluciones de la Comunidad de Madrid incorporarán la evaluación del impacto sobre la identidad de género en el desarrollo de sus competencias, para garantizar la integración del principio de igualdad y no discriminación por razón de identidad de género o expresión de género.*

Por su parte, 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 establece los principios, medidas, instrumentos y procedimientos para garantizar el derecho de toda persona a no ser discriminada por razón de su orientación sexual o su identidad o expresión de género. En su artículo 21 establece que la Comunidad de Madrid, en el marco de sus competencias, incorporará la evaluación de impacto sobre orientación sexual e identidad de género para garantizar la integración del principio de igualdad y no discriminación a las personas LGTBI. Para ello, todas las disposiciones legales o reglamentarias de la Comunidad de Madrid deberán contar con carácter preceptivo con un informe sobre su impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género por quien reglamentariamente se determine.

Dicho informe deberá ir acompañado de los indicadores pertinentes en materia de diversidad sexual, identidad de género, mecanismos y medidas destinadas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre personas LGTBI, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo la igualdad y la no discriminación por razón de orientación sexual e identidad o expresión de género.

El 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 de la Comunidad de Madrid, y las Instrucciones Generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno, aprobadas mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 5 de marzo de 2019, tienen por objeto precisar los diferentes trámites que conforman el procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, en el marco de lo dispuesto en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con la finalidad de facilitar su

correcta aplicación y de disponer de un régimen propio de acuerdo con la capacidad de auto organización de la Comunidad de Madrid.

En virtud de lo establecido en los citados preceptos e instrucciones generales y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.2.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, se requiere a la Dirección General de Igualdad la emisión de informe de impacto social en materia de orientación sexual, identidad o expresión de género en relación al Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

Examinado el contenido del citado Anteproyecto de Ley se concluye que el mismo carece de impacto en materia de orientación sexual y/o identidad o expresión de género, toda vez que su aplicación no puede dar lugar a ninguna clase de discriminación por motivos de orientación sexual, identidad y expresión de género.

CONCLUSIONES

Analizado el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, se aprecia un **impacto nulo** por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

Madrid, a fecha de firma
LA DIRECTORA GENERAL DE IGUALDAD



INFORME DE IMPACTO EN MATERIA DE FAMILIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, en su nueva redacción dada por la **Ley 26/2015, de 28 de julio de modificación del sistema de protección a la infancia y adolescencia** establece en su artículo 22 quinquies que: *“Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”*.

Asimismo, la **Ley 26/2015, de 28 de julio**, ha añadido una nueva Disposición Adicional Décima a **Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas** por la cual: *“Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”*.

En virtud de lo anteriormente expuesto y de conformidad con lo establecido en el 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 por otro lado de conformidad con lo dispuesto en el 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, y el artículo 5 del Decreto 88/2021, de 30 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica la estructura orgánica básica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid, esta Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad es competente para la emisión del presente informe en materia de impacto sobre la familia, infancia y adolescencia.

Atendiendo a dicha petición, **SE INFORMA**, que examinado el contenido de dicha norma, desde este centro directivo, no se van a efectuar observaciones al mismo pues se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

Madrid a fecha de firma

El Director General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad

Firmado digitalmente por: SAN JUAN LLORENTE JOSÉ ALBERTO
Fecha: 2022.02.22 10:45

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS



Ref. Informe 14/2022

Artículo 8.4 Decreto 52/2021

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

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

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



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

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

1. OBJETO

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

Incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor.

2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

2.1 Estructura.

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

2.2 Contenido.

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

[...].



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

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

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

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

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

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



3. ANÁLISIS DEL PROYECTO

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

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

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

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

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

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

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

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



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

3.2. Principios de buena regulación.

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

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

3.3. Calidad técnica.

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

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



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

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

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

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

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

Por ello, debe utilizarse la cita completa del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor en el punto cuatro del artículo único que añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

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

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



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

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

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

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

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

CAPITULO III

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

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

En esta disposición, como se ha apuntado más arriba y conforme a la regla 80 de las Directrices, debe también citarse de forma completa el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, al ser la primera vez que es citada en el articulado.

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

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

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



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

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

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

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

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

4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

4.1 Contenido.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

De acuerdo con la normativa en vigor, las empresas podrán disponer de los vehículos a los que pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario que, en su caso. Por ello, se trata de una actividad que afecta directamente al sector de la automoción (fabricantes, concesionarios, repuestos) pero también a las compañías de seguros, empresas de renting y bancos, etc.

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

En la ficha de resumen ejecutivo se indica que:

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



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

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

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

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

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

(x) El impacto sobre la unidad de mercado y la competencia se analiza en el apartado d) del punto 6 de la MAIN señalando que no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización a la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio nacional, ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliéndose lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

4.2 Tramitación.

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



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

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

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

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

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

Se recabarán los siguientes informes:

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



- Informe del Consejo de Consumo, de acuerdo con el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.
- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.
- De la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 marzo.
- De la Abogacía General, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

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

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

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

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



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

**EL ASESOR TÉCNICO DE LA OFICINA
DE CALIDAD NORMATIVA**

Firmado digitalmente por: QUEREDA SABATER JUAN
Fecha: 2022.02.22 12:59

Fdo.: Juan Quereda Sabater

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Firmado digitalmente por: GALÁN RIVAS MANUEL
Fecha: 2022.02.22 13:24

Fdo.: Manuel Galán Rivas





Una vez examinado el anteproyecto de ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, se comunica que de conformidad con lo previsto en el artículo 4.3 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, por esta Consejería no se formulan observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial y de atribuciones de la misma.

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA

Firmado digitalmente por: BARRERO GARCIA MARIA JOSEFA
Fecha: 2022.02.22 18:01

Secretaría General Técnica
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497571072409546544**



Secretaría General Técnica
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN,
UNIVERSIDADES, CIENCIA
Y PORTAVOCÍA

Se ha recibido en esta Secretaría General Técnica el **Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid**, a los efectos de emitir las observaciones que en su caso se consideren oportunas, de conformidad con lo establecido en el 4.3 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.

Una vez revisado el proyecto, desde esta Secretaría General Técnica **no se formulan observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial.**

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA

Firmado digitalmente por: PEREZ MERINO MAR
Fecha: 2022.02.22 18:20

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0945698557075688690**



Comunidad
de Madrid

Secretaría General Técnica
CONSEJERÍA DE SANIDAD

Subdirección General de Coordinación Normativa
Refª: L-2/2022-Z
ILA

Remitido a esta unidad administrativa **Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid**, se comunica lo siguiente:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4.3 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, se informa que esta Secretaría General Técnica no tiene observaciones que hacer en cuanto a la adecuación del anteproyecto de ley citado al orden competencial y de atribuciones establecido en los diferentes decretos de estructura.

Madrid a fecha de firma
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Firmado digitalmente por: CARMENA LOZANO FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2022.02.22 14:28

*SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS*





**Comunidad
de Madrid**

Secretaría General Técnica

CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

En relación con el **Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid**, y en virtud de lo establecido en el artículo 4.3 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, se comunica que dicho proyecto no afecta al orden competencial y de atribuciones establecido para la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, en particular, en el Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de dicha Consejería.

Ello sin perjuicio de las cuestiones de técnica normativa que puedan observarse en el informe de coordinación y calidad normativa correspondiente.

Asimismo, se acompaña el documento pdf generado previo a su firma.

En Madrid, a fecha de firma.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Firmado digitalmente por: GALÁN RIVAS MANUEL
Fecha: 2022.02.23 11:37

Fdo.: Manuel Galán Rivas.

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS.**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: **1056311191541182984924**



En relación con la solicitud de observaciones al **“Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid”**, consultadas las Direcciones Generales y Organismos dependientes, se informa que no se realizan observaciones al contenido de la norma.

Al objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se adjunta el documento .pdf que ha sido generado a partir del texto previo a la firma de dicho informe.

*Madrid, a fecha de firma,
La Secretaria General Técnica*

Firmado digitalmente por: REGALADO SONSECA MARIA TERESA
Fecha: 2022.02.24 20:13



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **1294746392512971221244**

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS**

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

El Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, establece que, a partir del 30 de septiembre de 2022, las licencias VTC únicamente habilitarán a sus titulares para realizar trayectos interurbanos. Ello implica que, a partir de tal fecha, para realizar trayectos urbanos, los operadores deberán cumplir con los requisitos que establezcan las Comunidades Autónomas.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



ANÁLISIS DETALLADO DE RESTRICCIONES Y MODIFICACIONES DEL ANTEPROYECTO:

1- Restricciones a la libertad de precios:

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

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

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

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

2- Título Habilitante:

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

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

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

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

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



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

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

3- Competencias inspectoras y sancionadoras:

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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





La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 04481152914840351299

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



Comunidad de Madrid

Dirección General de Economía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,
HACIENDA Y EMPLEO



puede comprobar en www.comunidad.org/csv
 documento de seguimiento de verificación: 0944839152914840351299

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

PROPUESTA ALTERNATIVA DE REDACCIÓN. MODIFICACIÓN LEY 20/1998:

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

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

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

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

CAPITULO III

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

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

EL DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA

Firmado digitalmente por: LOPEZ ZAFRA JUAN MANUEL
Fecha: 2022.02.25 15:46



En relación al **Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid**, remitido para su análisis y, en su caso, observaciones, se comunica que, sin perjuicio de lo que informen otros centros directivos de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo y, en particular, la Dirección General de Economía competente en materia de impacto económico y regulatorio de los proyectos normativos, la unidad de mercado y la competitividad, esta Secretaría General Técnica, no formula observaciones.

Finalmente, al objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se adjunta el documento pdf que ha sido generado a partir del texto previo a la firma del presente informe.

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Firmado digitalmente por: REVUELTA GONZALEZ JUAN
Fecha: 2022.02.27 19:31

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E
INFRAESTRUCTURAS.**





CONSEJERÍA
DE FAMILIA, JUVENTUD Y
POLÍTICA SOCIAL

Comunidad de Madrid

Se ha recibido en esta Secretaría General Técnica el **anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid**, promovido por la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Una vez analizado el texto y de conformidad con lo señalado en el artículo 4.3 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 **esta Secretaría General Técnica no formula observaciones al mismo.**

Al objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se adjunta el documento pdf que ha sido generado a partir del texto previo a la firma del presente informe.

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA

Firmado digitalmente por: JIVKOVA KOSSEVA LUBIMA
Fecha: 2022.02.28 11:02

Fdo: Lubima Jivkova Kosseva

**ILMA. SRA. SECRETARIA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csy
mediante el siguiente código seguro de verificación: **1259292079524404735297**



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

De conformidad con lo establecido en el artículo 4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se ha recibido en esta Secretaría General Técnica el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

Una vez revisado el citado anteproyecto normativo, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 21, apartado d), del Decreto 237/2021, de 17 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, se formulan las siguientes observaciones al mismo:

1. Aspectos esenciales del anteproyecto remitido

Se sugiere incorporar la correspondiente fórmula promulgatoria antes de comenzar con el articulado del anteproyecto de ley. Fórmula promulgatoria que, se propone, siga lo dispuesto en las Directrices de Técnica Normativa (regla 16).

Madrid, a fecha de firma

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Firmado digitalmente por: TEJERINA ALFARO JOSÉ IGNACIO
Fecha: 2022.02.28 12:49

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS.



INFORME DEL CONSEJO DE CONSUMO SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

—ICL/04/2022—

I. ANTECEDENTES

Con fecha 18 de febrero de 2022, ha tenido entrada en el Registro del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid la solicitud de informe sobre el **Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid**, formulada por la Secretaria General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras. Acompaña al proyecto la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN) y la Orden de 16 de febrero de 2022, del Consejero de Transportes e Infraestructuras por la que se declara la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid.

El presente informe se emite por la Comisión Permanente del Consejo de Consumo, en uso de la competencia asignada por el artículo 12.1 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.

II. CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO DE LEY

El texto que se somete a consideración propone incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de la modificación que se propone, y solo a estas, para seguir realizando servicios de carácter urbano a partir del mes de octubre de 2022, 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.

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



La modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que se acomete, fue incluida en el anteproyecto de ley de medidas urgentes para el impulso de la actividad económica y la modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, pero la complejidad de la regulación contenida y la necesidad de intentar armonizar las dos modalidades de transporte de viajeros —VTC y taxi— que operan en el mismo segmento de mercado, aconsejaron al Gobierno regional su retirada del citado anteproyecto de ley.

Así, la regulación propuesta se concreta en la modificación del nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor» y se divide en dos secciones, una dedicada al Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo (taxi), que mantiene su contenido actual, y otra al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor, en la que se añaden dos artículos, uno para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros en la regulación de la Comunidad de Madrid, condicionando el ejercicio de la actividad a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización previendo que mediante desarrollo reglamentario se establecerán los requisitos para su obtención; y el otro, para precisar que la realización de los servicios urbanos en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

Asimismo, se mantiene la proporción de una autorización de VTC por cada treinta de taxi, con el objeto de mantener un adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte.

Por otro lado, se introduce como novedad la posibilidad de que reglamentariamente se establezcan excepciones a la libertad de fijación de precios por los servicios prestados mediante la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

El anteproyecto de ley se estructura en una parte expositiva, una parte dispositiva con un artículo único que modifica la Ley 20/1007, de 27 de noviembre, y una parte final, con una disposición final relativa a la entrada en vigor.

III. ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA DEL CONSEJO DE CONSUMO

La competencia del Consejo de Consumo para emitir dictámenes e informes preceptivos viene determinada por el artículo 28 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de protección de los consumidores de la Comunidad de Madrid, al incluir entre sus funciones la de “*informar preceptivamente de las normas que afecten directamente a los consumidores*”.

En su desarrollo, el artículo 4 del Decreto 1/2010, de 14 de enero, dispone que entre las funciones atribuidas al Consejo de Consumo se encuentra la de “*conocer e*



informar preceptivamente cuantas disposiciones de carácter general de la Comunidad de Madrid afecten directamente a los consumidores”.

El concepto de consumidor, según la definición contenida en el artículo 2 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, se aplica a “las personas físicas o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales, bienes muebles o inmuebles, productos, servicios, actividades o funciones, cualquiera que sea la naturaleza pública o privada, individual o colectiva de las entidades, empresas o profesionales, colegiados o no, que los producen, facilitan, suministran o expiden”.

Son derechos básicos reconocidos en la ley autonómica de protección de los consumidores, por los que deben velar los poderes públicos en el ámbito de sus competencias: la protección frente a riesgos que puedan afectar a su salud y seguridad, la protección de sus legítimos intereses económicos y sociales, la información correcta sobre los bienes y servicios, la protección jurídica, administrativa y técnica en las situaciones de inferioridad, subordinación, indefensión o discriminación y la reparación e indemnización de los daños y perjuicios sufridos.

Este anteproyecto de ley afecta directamente a la protección de los intereses económicos y sociales de los consumidores, en cuanto usuarios de las modalidades de transporte reguladas por el mismo.

IV. EXAMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO EN RELACIÓN CON LOS DERECHOS E INTERESES DE LOS CONSUMIDORES Y USUARIOS.

Esta Comisión considera que el anteproyecto de ley evaluado protege adecuadamente los derechos e intereses de las personas consumidoras, garantizado su posibilidad de elección de sistema de movilidad urbana entre el tradicional servicio de taxi y la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

V. CONCLUSIÓN.

La Comisión Permanente del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, reunida telemáticamente el día 1 de marzo de 2022, valora que el proyecto evaluado tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios, por lo que **INFORMA FAVORABLEMENTE el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.**

El acuerdo se adopta por mayoría, con la abstención de la representante de las organizaciones empresariales y el voto contrario del representante de las organizaciones sindicales.

Vº Bº LA PRESIDENTA
(P.D. de fecha 11/01/2022)

Firmado digitalmente por: NIETO NOVO MARTA
Fecha: 2022.03.01 13:29

EL SECRETARIO

Firmado digitalmente por: SILVEIRA ROMERO PEDRO VICENTE
Fecha: 2022.03.01 13:25





Secretaría General Técnica
Consejería de Transportes e Infraestructuras

Madrid, a fecha de firma

OBSERVACIONES DEL COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA (CMTC) AL ANTEPROYECTO DE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Dentro del plazo concedido al CMTC para la emisión de informe, se transcribe el texto consensuado por las asociaciones que integran el departamento de mercancías de la entidad y el de las asociaciones de la sección de arrendadores del departamento de viajeros, respecto a la sección de transporte público en vehículos turismo del citado departamento, al no existir un único texto común, se trasladan las observaciones presentadas por cada una de las asociaciones que integran la mencionada sección.

➤ **DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS**

Las organizaciones miembro del Departamento de Mercancías del Comité Madrileño de Transporte por Carretera han venido constatando que cada vez con mayor frecuencia vehículos de hasta 2000 kgs de MMA son utilizados para el transporte público de mercancías, ya sean vehículos a nombre de particulares que prestan sus servicios para determinadas Plataformas Logísticas o Grandes Superficies de Venta al por menor, o bien vehículos autorizados para el transporte público de viajeros (taxis y VTC) que a nuestro entender actúan de forma ilegal y ocasiona una competencia desleal a los transportistas de mercancías debidamente autorizados de nuestra región.

Así el artículo 63 de la LOTT define, por razón de su objeto, como pueden ser los transportes señalando que son transportes:

- a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.
- b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin”.

Por tanto, como se señala en dicho apartado b) los vehículos deben estar acondicionados, en su caso, para transportar viajeros o mercancías. En relación con lo anterior, el artículo 55 de la LOTT determina que “Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta ley, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias”.

En este sentido, el Reglamento General de Vehículos determina que vehículos reúnen las características para el transporte de viajeros (autobuses, taxis, auto turismo) y aquellos otros destinados al transporte de mercancías (camión, furgón/furgoneta, vehículos acondicionado temperatura dirigida, derivado de turismo, y mixto adaptable), diferenciando asimismo los vehículos atendiendo al servicio que se destina que se anota en el permiso de circulación.



Atendiendo a las características de los vehículos, entre otras, la administración de transportes otorga las correspondientes autorizaciones, bien sea de viajeros en sus distintas modalidades (VD, VTC, VT), bien sea de mercancías. Así, en lo que afecta al transporte de mercancías, todos los vehículos que tengan un peso máximo superior a los 2.000 kg. y hasta los 3.500 kg. de MMA necesitan una autorización de transporte de mercancías MDL para vehículos ligeros, o autorización de transporte para vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA. Aquellos otros que dispongan de más de 3,5 toneladas necesitarán una autorización de transporte público de mercancías de pesado MDP o autorizaciones de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo

Por ello, si bien la utilización de vehículos de hasta 2000kg, para realizar transporte de mercancías y cuyas características estén definidas como tales, estarían exenta de autorización, eso no significa que se encuentren exentos del cumplimiento de todas las demás exigencias recogidas en la normativa de transporte como así señala el artículo 42.3 de la LOTT al determinar expresamente que “ La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”.

Por lo tanto, solo los vehículos destinados al transporte de mercancías podrán realizar este tipo de transporte, por lo que en consecuencia realizar transporte público de mercancías en vehículos destinados al transporte público o privado particular de viajeros, supone un claro incumplimiento de la regulación en materia de transporte y de tráfico, puesto que no se cumplen con las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios ya que los vehículos no reúnen los requisitos técnicos para realizar el transporte de mercancías.

A la vista de lo anterior, el departamento de Mercancías del Comité Madrileño de Transporte por Carretera considera que , con ocasión de la modificación de la ley 20/1998 de Ordenación del Transporte Urbano de la Comunidad de Madrid, se prevea expresamente la prohibición de realización del transporte público de mercancías por carretera con vehículos turismo, ya sean de servicio privado particular o bien estén autorizados para el transporte público de viajeros, estableciendo asimismo un régimen sancionador para dicha actuación ilegal, que sancione tanto al prestador de dichos servicios como a la empresa que los contrate.

➤ **DEPARTAMENTO DE VIAJEROS**

➤ **SECCIÓN DE ARRENDADORES DE VEHÍCULOS: ASOCIACIONES UNAUTO VTC MADRID y ASEVAL MADRID**

CONSIDERACIONES:

Primera. El Anteproyecto de Ley. Interés legítimo de UNAUTO VTC MADRID y ASEVAL-MADRID



Unauto VTC Madrid y Aseval-Madrid tienen un interés evidente en la evolución de la normativa en materia de VTC ya que entre ambas asociaciones patronales representan a la totalidad del sector en la Comunidad de Madrid, situándose además como las dos asociaciones mayoritarias en el Comité Nacional de Transporte..

Segunda. Compatibilidad de alegaciones con las limitaciones por la tramitación de la Ley por urgencia

La propuesta que ahora se proyecta contiene la regulación imprescindible para incorporar en la normativa de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, determinando su marco jurídico, pero dejando a un desarrollo normativo posterior todos los requisitos y condiciones exigibles para su ejercicio, así como para habilitar a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la modificación, y sólo a éstas, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano, en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a partir de octubre de 2022.

No obstante, entendemos que la urgencia de la tramitación, incluso si la misma, posteriormente, en trámite parlamentario tuviera lugar por el procedimiento de lectura única, no impide la incorporación de las alegaciones que contiene este escrito, por ser mínimas y necesarias para configurar un marco regulador que elimine incertidumbres y discrecionalidades de la Administración, además de sentar determinados aspectos en la Ley en relación con competencias y régimen sancionador que son propios de normas de este rango.

Tercera. Sobre la continuidad de los servicios VTC urbanos.

El Anteproyecto contempla añadir una Disposición adicional cuarta a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid que expresamente dispone que “las autorizaciones de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid”.

Unauto VTC Madrid y Aseval-Madrid dan la bienvenida a la continuidad para prestar servicios VTC urbanos. Las autorizaciones VTC históricamente amparaban la prestación tanto de servicios interurbanos como de servicios urbanos. Incluso después de la adopción del Real Decreto-ley 13/2018, los mismos títulos han seguido amparando servicios interurbanos y también urbanos, aunque sólo de forma temporal éstos últimos. Con la adopción del Anteproyecto, se garantizaría la continuidad de los servicios urbanos.

El Anteproyecto, en este sentido, tiene como origen el Real Decreto-ley 13/2018, así como el ejercicio de las competencias propias de las que la Comunidad de Madrid dispone en virtud de su Estatuto de Autonomía para la ordenación de los transportes terrestres que circulen íntegramente dentro de su territorio. Debe entenderse que el Real Decreto-ley 13/2018 no adelantó la terminación de los servicios VTC en el ámbito urbano stricto sensu, sino que trasladó la responsabilidad sobre los mismos a las comunidades autónomas, facultando a las mismas para que pudieran disponer de la continuidad de dichos servicios urbanos de VTC más allá de septiembre de 2022. Ahora, la Comunidad de Madrid asume estas competencias y garantiza que los titulares de las correspondientes autorizaciones que venían prestando servicios VTC, tanto urbanos como interurbanos, sigan prestando los mismos servicios en la Comunidad de Madrid, lo que valoramos positivamente



Cuarta. Inseguridad jurídica respecto de la formalización de la continuidad de las autorizaciones VTC mediante un nuevo otorgamiento.

No se establece una previsión expresa de cómo se producirá la formalización de títulos autonómicos, sobre los que proponemos que el Anteproyecto disponga expresamente que además de que los titulares de autorizaciones estatales simplemente queden habilitados para seguir prestando sus servicios- la nueva autorización autonómica sea formalizada cuando, con posterioridad al 2022, y según el calendario tradicional de visados, los autorizados deban visar sus autorizaciones.

Entendemos que se trata de una solución eficiente, en términos de mínima actividad de la Administración y los administrados, y al mismo tiempo efectiva, al asegurarse el objetivo de la norma, que no es otro que dar continuidad a la actividad, por lo que debe de incorporarse expresamente una regla legal en dicho sentido.

Quinta. Incertidumbre sectorial porque el Anteproyecto de Ley no dispone ninguna regla sobre los requisitos de acceso a la actividad y condiciones de prestación de los servicios

Si bien el Anteproyecto garantiza la continuidad de las autorizaciones y servicios VTC en la Comunidad, seguidamente remite a un desarrollo reglamentario - “deberán cumplir los requisitos y condiciones que se desarrollen reglamentariamente”- que posibilita una discrecionalidad excesiva de la administración regional respecto a la futura modulación de los requisitos y condiciones para desarrollar la actividad económica de los ahora titulares de autorizaciones estatales.

Esto acarrea dos problemas. El primero, excesiva dependencia de la normativa dictada por la Administración central que se ha mostrado tendente a la aplicación de restricciones injustificadas y desproporcionadas que en su desarrollo autonómico están siendo anuladas por los tribunales, y, el segundo, la incertidumbre para todo un sector y una actividad económica sobre las condiciones de prestación del servicio que perjudica los planes e inversiones empresariales.

Este es el caso de la captación ilegal, un concepto jurídico que por su incorrecta definición en la normativa produce una excesiva arbitrariedad, con interpretaciones dispares que generan confusión, reduciendo la seguridad jurídica de los operadores y conllevando un incremento de la actividad sancionadora que los tribunales vienen corriendo sistemáticamente, por lo que sería deseable dejar dicho concepto mejor definido en la normativa autonómica, tal y como se incluía en el borrador de Anteproyecto de la Ley Ómnibus.

Por todo ello, entendemos que debe realizarse, al menos, una mínima indicación de las materias a regular por reglamento, por lo que debe de incorporarse expresamente una disposición legal en dicho sentido.

Sexta. Necesaria regulación del régimen sancionador sin aplicar la última reforma de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.



Mantenimiento del statu quo coetáneo a la aprobación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Gracias a que la Comunidad de Madrid asume su competencia plena en la materia y legisla antes del mes de octubre de 2022 un título habilitante para el ejercicio de dicha actividad en su ámbito territorial, la actividad de arrendamiento con conductor no desaparecerá de Madrid, y con ella se mantienen 13.000 empleos, numerosas empresas, así como la actividad económica y los ingresos públicos aparejados a la misma.

Igualmente es necesario mantener el statu quo sobre el régimen legal que existía para esta actividad en el momento de la aprobación del “Decreto Ábalos” y no el que posteriormente se ha aprobado por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que ha modificado y endurecido injusta y desproporcionadamente el régimen sancionador de la actividad de arrendamiento con conductor con la única intención de intervenir el mercado y reducir por revocación el número de autorizaciones VTC, para ajustar la proporción entre taxis y VTC por vía de la retirada de títulos habilitantes.

En beneficio del interés general de los madrileños, es preciso evitar la remisión a la normativa estatal vigente en materia sancionadora de arrendamiento de vehículos con conductor, esto es, a la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor, puesto que su aplicación en la Comunidad es discriminatoria y tendente a la eliminación de la competencia y de la modalidad de arrendamiento con conductor en Madrid.

Por tanto, consideramos que debe regularse un régimen sancionador propio y específico para la Comunidad de Madrid, o, en su caso, o, en su caso, inaplicar la última modificación estatal del régimen sancionador en aquella Ley.

En virtud de las observaciones expuestas, desea trasladar, las siguientes

ALEGACIONES:

Sin perjuicio de la precedentes valoraciones y consideraciones al Anteproyecto, presentamos las siguientes alegaciones en relación a lo recogido en el artículo único de la misma y la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid

Primera.- Libertad absoluta de precios en la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Redacción que se propone:

Suprimir un inciso del artículo 14 ter,

Artículo 14 ter. Arrendamiento de vehículos con conductor que queda redactado en los siguientes términos:



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

Justificación:

Los precios para este tipo de servicios vienen siendo libres desde, al menos, 1979.

El artículo 18 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres garantiza que el precio de los transportes discretionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes.

Establecer tarifas reguladas para este tipo de servicios supone una intervención pública en mercados económicos liberalizados, por muy regulados administrativamente que se encuentren, que además se opone a las directrices económicas europeas, la libertad de mercado, la unidad de mercado, y a los principios de la libre gestión empresarial

Segunda. - Competencias exclusivas sobre prestación de servicios urbanos mediante autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor para la Comunidad de Madrid

Redacción que se propone:

Añadir un punto 3 al Artículo 14 ter Arrendamiento de vehículos con conductor, con la siguiente redacción:

“3.- No obstante, lo dispuesto en el artículo 4.1 de esta Ley, la Comunidad de Madrid ostenta la competencia para la ordenación, gestión, inspección y sanción sobre los servicios urbanos de arrendamiento de vehículos con conductor.”

Justificación:

Atribuir las competencias de ordenación, gestión, inspección y sanción a la Comunidad de Madrid favorece la aplicación efectiva de los principios de Unidad de Mercado y administración única, impide la multiplicación de la burocracia y el abuso de normas descoordinadas e ineficientes.

Además, resulta del todo razonable que sea únicamente la Comunidad de Madrid quien ordene, gestione, inspeccione y sancione estos servicios, como administración especializada, dando continuidad al actual sistema de delegación de facultades del Estado. Tampoco las administraciones locales están preparadas para asumir mayores recursos en relación con este tipo de servicios, muy extendidos en el ámbito de la región.

En coherencia con los principios citados y el principio de buen gobierno, la atribución plena de competencias a la Comunidad implicaría una mejor gestión para el ciudadano y las empresas del sector, creando de facto un ente único competente, sin necesidad de acudir, como precisó en su día el servicio de taxi, a un Área de Prestación Conjunta, que coordine y simplifique condiciones de los servicios, y otras materias.

Tercera. - Posibilitar de forma expresa en la ley que las VTC ofrezcan servicios de viaje compartido (por plaza).



Redacción que se propone:

Añadir un inciso en el «Artículo 14 quáter Prestación de servicios mediante arrendamiento de vehículos con conductor.

“La prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento de vehículos con conductor se realizará por los titulares de las autorizaciones **referidos a la capacidad total del vehículo o contratados por plaza con pago individual**, cumpliendo los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente”

Justificación:

Consideramos que debe posibilitarse de forma expresa en la ley que las VTC ofrezcan servicios de viaje compartido (por plaza).

Una actividad prohibida para taxis y VTC hasta la reciente reforma del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid y que, en su artículo 37, permite a los taxis la contratación por plaza con pago individual, únicamente cuando el servicio ha sido contratado previamente a través de una herramienta digital.

Dicha modificación de la normativa del taxi permite la prestación de un servicio que conlleva un abaratamiento significativo de los costes de transporte para los madrileños, así como un incremento de la demanda de los servicios.

El uso de vehículos compartidos, ya sean taxis o VTC, contribuye a racionalizar el transporte, incrementando la utilización de los vehículos, contribuyendo de esta forma a mejorar la sostenibilidad y la eficiencia del transporte en vehículos de menos de 9 plazas con conductor, ofreciendo una alternativa asequible al uso del vehículo privado.

Dado que esta posibilidad se encuentra, como decimos, ya contemplada para el taxi, no creemos que exista ningún motivo de interés general que limite que las VTC puedan acogerse igualmente a dicha posibilidad, por lo que la enmienda promueve la equiparación en lo referido a la venta por plaza, recogiendo de forma expresa dicha posibilidad en la normativa, en aras de una mayor claridad y seguridad jurídica.

La venta por plazas o “car pooling” es un servicio disponible a través de varias aplicaciones de taxi y VTC desde hace años en las principales ciudades europeas, como Londres o París, donde más del 25% de los viajes eran realizados en modalidad compartida antes de la pandemia. Constituye además un avance en la digitalización de los operadores de transporte, facilitando el acceso a un mayor número de usuarios, con una especial incidencia entre el público más joven, así como personas que realizan trayectos frecuentes, por ejemplo, para acudir al trabajo.

El potencial para reducir la congestión y la circulación en vacío de los vehículos, unido a que no existen razones técnicas ni de seguridad jurídica que impidan o limiten que se autorice en este sentido a las VTC, aconsejan la habilitación de las VTC para ofrecer viajes compartidos en la Comunidad de Madrid.

En lo referente a la congestión, a modo de referencia, la Dirección General de Tráfico estimó en un informe de 2016¹ que la congestión en Madrid suponía una pérdida de tiempo en carretera de 25 minutos al día, lo que supone un coste anual de 140 millones de euros, un dato consistente con las estimaciones realizadas en otras partes del mundo, como la publicada en un estudio realizado por la consultora de tráfico INRIX



en 2018², que estimó que la congestión supone un coste de 1.348 dólares a cada norteamericano al año.

En cuanto al tiempo de circulación en vacío en concreto, un estudio publicado en 2020 por la Union of Concerned Scientists ³ estimó que los viajes compartidos reducen las emisiones de CO2 en un 40% comparado con un viaje no compartido.

Por todo ello, se plantea la mencionada propuesta de modificación del Anteproyecto, con el ánimo de establecer de forma clara la posibilidad de que las VTC puedan realizar estos servicios, incorporándose al texto la posibilidad de que los servicios previamente contratados que realizan las VTC puedan estar referidos a la venta por plaza en aquellos supuestos en que los usuarios así lo soliciten expresamente.

Cuarta. - Regulación expresa del régimen sancionador. Mantenimiento del statu quo coetáneo a la aprobación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre. Redacción que se propone:

Añadir un nuevo apartado en el artículo único del Anteproyecto por el que se modifique el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre incluyendo un nuevo párrafo del siguiente tenor:

“Artículo 16. Infracciones y sanciones.

1. En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente Ley.

Sin perjuicio de lo anterior, en el régimen sancionador aplicable a los servicios urbanos e interurbanos de transporte de viajeros mediante arrendamiento de vehículos con conductor cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el ámbito de la Comunidad de Madrid no será de aplicación lo previsto en los apartados 3, 4 y 5 del artículo 140.39, ni lo dispuesto en el artículo 143.6 en relación con el artículo 140.39 de dicha Ley.

Podrá acordarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias por un plazo no superior a quince días en el caso de infracciones leves, de tres a seis meses en las graves y de hasta un año en las muy graves.

Las infracciones de las normas reguladoras de los servicios de transporte urbano en automóviles turismo se clasifican en muy graves, graves y leves.”

Justificación:

Por la presión de los taxistas y sus asociaciones para suprimir absolutamente la competencia de las VTC en los trayectos urbanos (que se remonta a los años 70), se dictó el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley

¹ <https://revista.dat.es/es/noticias/nacional/2016/12DICIEMBRE/1205atascos-lo-que-cuestan.shtml>

² <https://inrix.com/press-releases/scorecard-2018-us/>

³ <https://www.ucsusa.org/sites/default/files/2020-02/Ride-Hailino%27s-Climate-Risks.pdf>



16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, conocido como “Decreto Ábalos”, que limita los servicios públicos y los derechos de libre elección de los usuarios al expulsar a la actividad de arrendamiento con conductor de los trayectos urbanos e intrarregionales a partir del mes de octubre de 2022, asunto que, acertadamente, ahora pretende remediar este Anteproyecto de Ley.

Gracias a que la Comunidad de Madrid asume su competencia plena en la materia y legisla antes del mes de octubre de 2022 un título habilitante para el ejercicio de dicha actividad en su ámbito territorial, la actividad de arrendamiento con conductor no desaparecerá de Madrid, manteniéndose 13.000 empleos y numerosas empresas, así como la actividad económica y los ingresos públicos aparejados a la misma.

Igualmente es necesario mantener el statu quo sobre el régimen legal que existía para esta actividad en el momento de la aprobación del “Decreto Ábalos” y no el que posteriormente se ha aprobado por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que ha modificado y endurecido injusta y desproporcionadamente el régimen sancionador de la actividad de arrendamiento con conductor con la única intención de intervenir el mercado y reducir por revocación el número de autorizaciones VTC, para ajustar la proporción entre taxis y VTC por vía de la retirada de títulos habilitantes.

Las infracciones y sanciones previstas en dicha Ley 13/2021, de 1 de octubre, restringen sustancialmente la incidencia de la tecnología en la prestación de servicios VTC y superan en cuantías y sistema de revocación de autorizaciones las sanciones preexistentes y las del resto de transportes discrecionales de viajeros y, en especial, las previstas en semejantes condiciones para los taxistas, siendo un claro ejemplo de restricción de la libertad de empresa al sector del arrendamiento con conductor por motivos ideológicos y antieconómicos o anti libre mercado, que incumple las exigencias de proporcionalidad y que la Comunidad de Madrid no debe amparar ni aplicar en su ámbito territorial, estableciendo un régimen sancionador propio que responda a los principios de equidad, proporcionalidad y debida graduación de las infracciones, como sí lo era el recogido en la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Además, una vez la Comunidad de Madrid adopte la decisión de crear su propio título habilitante o autorización de transportes regional (urbana e interurbana) de arrendamiento de vehículos con conductor, en uso de sus competencias plenas puede modular el acceso a la misma, las condiciones de explotación, prestación de servicios y régimen jurídico, incluido el sancionador, ajustándose a sus necesidades específicas.

La Comunidad de Madrid ha estado imposibilitada hasta ahora para acometer la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, para regular el servicio urbano de VTC por la irrupción de la pandemia y por los sucesivos procesos electorales que han tenido lugar desde la aprobación del citado “Decreto Ábalos”.



Es el momento adecuado para que la Comunidad de Madrid pueda ejercer a través de sus competencias una defensa del mercado de la movilidad madrileño no aplicando las reformas posteriores de la LOTT que se han dictado con el propósito de dificultar la prestación de la actividad de arrendamiento con conductor, precisamente en Madrid, donde más de 8.000 vehículos VTC prestan un popular servicio público de calidad, rápido y eficaz, tecnológico y complementario de los transportes colectivos urbanos y del resto de modalidades existentes, incluidas los taxis, que permiten a nuestra Comunidad Autónoma ser un referente en movilidad, libertad de elección de los usuarios, sostenibilidad y versatilidad del Sistema de Transportes.

En beneficio del interés general de los madrileños, es preciso evitar la remisión a la normativa estatal vigente en materia sancionadora de arrendamiento de vehículos con conductor, esto es, a la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor, puesto que su aplicación en la Comunidad es discriminatoria y tendente a la eliminación de la competencia y de la modalidad de arrendamiento con conductor en Madrid.

Por tanto, consideramos que debe regularse un régimen sancionador propio y específico para la Comunidad de Madrid, o, en su caso, inaplicar la última modificación estatal del régimen sancionador en aquella Ley.

➤ **SECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO EN VEHÍCULOS TURISMO**

• **ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)**

Los motivos que justifican las alegaciones son:

Disposición adicional cuarta

Entendemos que el Real Decreto-Ley 13/2018 de 28 de septiembre en su disposición transitoria única dio un plazo de cuatro años con carácter indemnizatorio. Por esto pasado el tiempo a partir del 28/09/2022 entendemos que los vehículos de arrendamiento con conductor solo deben hacer transporte interurbano.

ALEGACIONES

Solicitamos la ELIMINACION de la disposición adicional cuarta “Autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid”

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

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

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



- **FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)**
ALEGACIONES

Preliminar.- Significado y consecuencias de la norma

La norma impugnada persigue, tal y como reconoce de manera clara y abierta, habilitar a las autorizaciones VTC-N domiciliadas en la Comunidad de Madrid a prestar servicios urbanos en todo su territorio.

Para ello la norma exige supuestamente una autorización administrativa cuya regulación íntegra queda al albur de un futuro desarrollo reglamentario.

No obstante, entre tanto, faculta a todas las VTC-N domiciliadas en Madrid a prestar servicios urbanos conforme a la D.A. Cuarta.

Tan es así, que en un momento determinado, la propia MAIN reconoce que las autorizaciones sólo se contemplan como autorizaciones autonómicas específicas y que éstas no se concederán por serles de aplicación el ratio 1/30, a resultas de todo lo cual considera que la norma no implica coste administrativo alguno. Folio 16 de la MAIN.

hasta que la misma no alcanzase los valores de 1 a 30 no podrían otorgarse autorizaciones de las reguladas en el artículo 14 ter y por ello, se entiende que la norma no conlleva cargas administrativas no teniendo certeza de cuando las mismas vayan a poder otorgarse teniendo en cuenta la proporción descrita, por lo que no procede hacer una medición de cargas que no se sabe si van a producirse y, en su caso, cuándo.

El resultado es una habilitación de facto a las VTC-N domiciliadas en Madrid para prestar servicios urbanos en todos los municipios de la Comunidad de Madrid sin sujeción a exigencia alguna.

Primera.- Ausencia de competencia exclusiva en materia de autorizaciones VTC: infracción del art. 148.5 CE

Tal es el ímpetu de la Comunidad de Madrid en la adopción de la norma que el análisis de competencias es – cuando menos – superficial e incompleto, pero, sobre todo, inconstitucional.

La creación de una nueva autorización autonómica para la prestación de servicios urbanos discrecionales en vehículos con conductor se justifica en el art. 26 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid. Folio 12 de la MAIN.

La Comunidad de Madrid sostiene, por tanto, que dispone de una competencia exclusiva en transporte terrestre por carretera que le facultaría para legislar en la materia. Sin embargo, lo cierto es que, en lo que se refiere concretamente al transporte de viajeros, la Comunidad de Madrid únicamente dispone de una competencia ejecutiva, artículo 28 del Estatuto de la Comunidad de Madrid:

Corresponde a la Comunidad de Madrid la ejecución de la legislación del Estado en las siguientes materias: [...] 1.13 Transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el Estado.



Y, como es sabido, las competencias ejecutivas únicamente facultan para la aplicación de la normativa estatal, pero nunca para crear ex novo nuevas disposiciones. De hecho, así lo reconoce claramente el apartado segundo del art. 28 del Estatuto de la Comunidad de Madrid:

En el ejercicio de estas competencias corresponderá a la Comunidad de Madrid la administración, ejecución y, en su caso, inspección, así como la facultad de dictar reglamentos internos de organización de los servicios correspondientes, de conformidad con las normas reglamentarias de carácter general que, en desarrollo de su legislación, dicte el Estado.

No cabe argumentar que el transporte en VTC discurre por las carreteras de la Comunidad. Esta cuestión concreta, la de si el transporte mediante VTCs es transporte por carretera o transporte de viajeros a efectos competenciales ya ha sido tratada por el Tribunal Supremo.

En efecto, en los casos planteados por el Govern de las islas Baleares (donde todas sus infraestructuras son autonómicas) y cuyo estatuto era muy similar al de Madrid, el Alto Tribunal estableció que a los efectos de determinar la competencia autonómica sobre VTC debe estarse a los preceptos del Estatuto que se refieran expresamente a la competencia específica en materia de transporte de viajeros. Véase por todas la STS de 11 de junio de 2020 (Rec. 2911/2019):

Por ello, el título competencial autonómico aplicable no es el genérico "transporte terrestre por carretera" o el de "alquiler de vehículos", invocado en el Preámbulo del Decreto 43/2014. Estamos ante una actividad que si bien genéricamente se encuadra en la actividad de transporte por carretera constituye, en realidad, una modalidad del mismo "el transporte discrecional de viajeros". Por otra parte, no resulta de aplicación la competencia referida a la actividad auxiliar de "alquiler de vehículos". La exposición de motivos de la Ley 9/2013, de 4 de julio, ya consideró que ha de acudir al transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo y no "las señaladas por actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como sería el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor, con el que poco o nada tiene que ver". **De modo que, en relación a las previsiones estatutarias citadas, ha de estarse a la competencia autonómica referida a la "ordenación del transporte de viajeros [...] que tengan su origen y su destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma [...]", prevista en el art. 32.2 del Estatuto, que se corresponde con mucha más precisión con la actividad concreta que se ejerce, tal y como se afirmó en las leyes antes citadas. Se trata, por tanto, de una competencia ejecutiva** que, tal y como dispone el propio Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares, se debe ejercer "en los términos que establezcan las leyes y normas reglamentarias que, en desarrollo de su legislación, dicte el Estado". Por ello, desde esta perspectiva, la competencia autonómica debe tomar en consideración no solo las previsiones legales sino también reglamentarias dictadas por el Estado

Por tanto, dado que **no existe ningún precepto en la legislación estatal que faculte a las CC.AA. para otorgar una autorización de VTC urbana**, resulta obvio que la CAM carece de competencia para establecer ex novo una autorización autonómica de transporte urbano en VTC, sin modificación previa de su Estatuto de Autonomía.

El razonamiento del T.S. antes extractado es plenamente coherente con la STC 118/96 y con el art. 91 de la LOTT. En su STC 118/96 el T.C. declaró que el transporte discrecional era competencia estatal y trazó una distinción entre el transporte urbano (taxis) y el transporte discrecional (VTCs):



Esta forma de distribución competencial supone, pues, que el Estado tendrá competencia exclusiva sobre las actividades de los transportes que actúen integrados en una red de alcance nacional, independientemente del lugar de carga y descarga de las mercancías y viajeros que transporten, siempre que se trate de recorridos discrecionales. Por el contrario, las competencias de las Comunidades Autónomas se refieren a transportes que se integren en redes que operen dentro del respectivo territorio o a itinerarios fijos que discurran por el mismo, porque así lo impone el criterio de distribución de competencias establecido por la Constitución. De lo que se infiere que la referencia a las autorizaciones de ámbito nacional, hecha en el núm. 2 del art. 91, ha de entenderse limitada a los transportes discrecionales en sentido estricto, y no a los que a ellos asimila el art. 64.2 de la L.O.T.T.

Por ello, se declaró constitucional el art. 91 de LOTT en su redacción originaria que facultaba para prestar servicios urbanos e interurbanos. El Real Decreto Ley 13/2018 no modifica la clasificación del arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional, simplemente aclara el tipo de servicios que puede prestar un VTC-N.

Es más conforme a la doctrina sentada por el T.C. cabría entender que el transporte discrecional es competencia exclusiva estatal y por tanto las Comunidades Autónomas no pueden asumir competencias exclusivas.

No obstante, esta doctrina parece haberse modulado en resoluciones posteriores del T.C. así por ejemplo nada objetó el T.C. en su STC 31/2010 de 28 de junio al art. 169.1 del Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña que reconoce a la Generalitat la competencia exclusiva en materia de viajeros, aunque transcurra sobre una infraestructura nacional.

Artículo 169. Transportes.

1. Corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye en todo caso:

a) La regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de los servicios y las actividades.

b) La regulación de la intervención administrativa para el ejercicio de las actividades de transporte.

c) La regulación del transporte urbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

d) La regulación específica del transporte turístico, escolar o de menores, sanitario, funerario, de mercancías peligrosas o perecederas y de otros que requieran un régimen específico respetando las competencias estatales sobre seguridad pública.

e) La regulación de un sistema de mediación en materia de transportes.

f) La potestad tarifaria sobre transportes terrestres.

Si bien es cierto que dicho precepto no fue directamente impugnado, si lo fueron los apartados segundo y tercero que se declararon constitucionales en la STC 31/2010 de 28 de junio.

Por tanto, en conclusión, el transporte de viajeros – es decir el transporte discrecional - aunque tenga origen y destino en la CC.AA. es competencia del Estado en la Comunidad de Madrid.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



En conclusión: la Comunidad Autónoma no puede legislar en la materia sin modificar previamente su Estatuto de Autonomía.

Segunda.- El Anteproyecto debe someterse a evaluación ambiental estratégica: infracción de la Directiva 2001/42/CE

Como conoce la Administración a la que nos dirigimos, el derecho de la Unión Europea exige la evaluación ambiental de todos aquellos planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medioambiente: artículo 3 de la Directiva 2001/42/CE.

Asimismo, el TJUE ha reconocido de manera reiterada que las disposiciones normativas pueden entrar dentro de la categoría de Planes y Programas, véase los asuntos C-290/15, *D'Oultremont y otros*, C-671/16, *Inter-Environnement Bruxelles y otros* y C-24/19, *Gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement Ruimte Vlaanderen, afdeling Oost-Vlaanderen*.

En el presente caso, estamos hablando de que todas las autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid, **8.194 según los últimos datos del Ministerio**, puedan prestar servicios urbanos dentro de la Comunidad. Esto supone, en la práctica, que estos servicios se concentren en el área metropolitana de la ciudad de Madrid, lo cual tiene un impacto evidente de contaminación tanto por gases, como por el desgaste de neumáticos, frenos, aceites, etc., como sonora y visual, por no mencionar el incremento de la congestión y la afeción a otros medios de transporte alternativo, como metro, bus, bicicleta, etc.

Sin embargo, no consta entre la documentación tal evaluación ambiental, pese a ser abundantísima la jurisprudencia del Tribunal Supremo respecto de su carácter vicio invalidante del procedimiento.

Tercera.- Subsidiariamente, invasión en la autonomía local (art. 140 C.E.) e infracción del art. 25 LBRL y del art. 4 de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid

Como reconoce la MAIN, actualmente existen más de 8 mil autorizaciones VTC nacionales domiciliadas en la Comunidad de Madrid. Lo cual supone que, de entrar en vigor la norma proyectada, estas 8 mil autorizaciones podrían prestar servicios urbanos sine die, conforme a la D.A.4ª.

Teniendo en cuenta que el grueso de la actividad económica y, por ende, de estos servicios se prestan en la ciudad de Madrid y en los municipios colindantes, sorprende que la norma no cuente con un informe previo de los municipios afectados y, en particular, del Ayuntamiento de Madrid.

No es improcedente recordar que históricamente la LOTT sujetaba el otorgamiento de autorizaciones a la obtención de un informe favorable del municipio especialmente afectado y ello, en buena lógica, pues al final estas autorizaciones afectan al tráfico urbano y a las políticas públicas municipales.

En este sentido, si lo que se regula es exclusivamente el transporte urbano se está afectando a la autonomía local consagrada en el artículo 140 CE, en la medida en que el transporte urbano es una de sus competencias (art. 25.2g LBRL).



De hecho, aun cuando se considerase que no existe una competencia municipal de carácter constitucional sobre el transporte urbano, lo cierto es que la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid atribuye a los municipios esa competencia en su artículo 4.

Artículo 4. Órganos competentes.

1. Los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se consideran servicios urbanos aquellos que discurren íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

2. No obstante la regla general expuesta en el apartado anterior, la Comunidad de Madrid podrá extender la consideración de transporte urbano a servicios distintos de los expresados en el punto anterior, siempre que los mismos se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal.

3. Cuando los servicios a los que se refiere el apartado 1 del presente artículo afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior, según lo que, en su caso, establezcan las correspondientes normas de la Comunidad de Madrid.

4. Las competencias municipales sobre los transportes de viajeros se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas de la Comunidad de Madrid y del Estado que regulan dichos transportes.

Por tanto, si la CM quiere ahora modificar dicha competencia, procediendo a su revocación, deberá seguir los procedimientos establecidos en el art. 8 de la Ley 3/2003, de 11 de marzo, para el desarrollo del pacto Local:

Artículo 8. Revocación de las competencias. 1. La revocación de las competencias transferidas por Ley de la Asamblea sólo podrá realizarse por ley. 2. El proyecto de ley, que justificará las razones de interés general o el incumplimiento grave de las obligaciones asumidas en virtud de las transferencias, la notoria negligencia, ineficacia o mala gestión de las actividades y servicios transferidos que motivan la revocación, se aprobará por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, previo informe de la Comisión Mixta de Coordinación de competencias y audiencia de la Entidad o Entidades Locales interesadas.

De lo contrario, se estará adoptando una medida que afecta de pleno a la esfera de competencias de los entes locales, invadiendo la autonomía local constitucionalmente garantizada.

Cuarta.- Infracción del principio de reserva de ley y del deber de no discriminación (art. 14 CE)

De la lectura tranquila de la MAIN se deduce que la intención de la Administración es no aprobar nunca el reglamento que supuestamente regularía los requisitos para la obtención de las autorizaciones. Lo ponen de manifiesto varias circunstancias, tales como que:



- En ningún momento se definen si quiera mínimamente cuáles pueden ser dichos requisitos, con lo cual cualquier reglamento podrá ser objeto de impugnación por carecer de amparo legal suficiente.
- La D.A. 4ª haga innecesaria la necesidad de dicha autorización al permitir a las VTCs-N prestar servicios.
- La exigencia de un ratio 1/30, que será de aplicación únicamente a las VTC Autonómicas, por lo que, como señala la MAIN, no parece probable que se otorgue ninguna a corto plazo.

Con ello se vulnera la reserva de ley (art. 38CE en relación con el art. 53 CE) y la prohibición de no discriminación (art. 14CE).

1. Infracción del principio de reserva de ley

La norma afecta no sólo a los operadores actuales, sino a los futuros, incidiendo de manera directa en su libertad de empresa, lo que exige que el núcleo esencial del mismo se determine por una norma con rango de ley.

En este sentido, el reenvío en blanco a la norma reglamentaria la vacía de contenido y lo único que demuestra es la voluntad del legislador de proteger a un grupo determinado de operadores en perjuicio de otros. No es impertinente recordar que posponer los requisitos a una norma reglamentaria sin establecer mínimamente el contenido de estos, está constitucionalmente vedado cuando afecta a derechos fundamentales, en este caso el de empresa, STC 83/1984:

Este principio de reserva de Ley entraña, en efecto, una garantía esencial de nuestro Estado de Derecho, y como tal ha de ser preservado. Su significado último es el de asegurar que la regulación de los ámbitos de libertad que corresponden a los ciudadanos dependa exclusivamente de la voluntad de sus representantes, por lo que tales ámbitos han de quedar exentos de la acción del ejecutivo y, en consecuencia, de sus productos normativos propios, que son los reglamentos. El principio no excluye, ciertamente, la posibilidad de que las Leyes contengan remisiones a normas reglamentarias, pero sí que tales remisiones hagan posible una regulación independiente y no claramente subordinada a la Ley, lo que supondría una degradación de la reserva formulada por la Constitución en favor del legislador.

Esto se traduce en ciertas exigencias en cuanto al alcance de las remisiones o habilitaciones legales a la potestad reglamentaria, que pueden resumirse en el criterio de que las mismas sean tales que restrinjan efectivamente el ejercicio de esa potestad a un complemento de la regulación legal que sea indispensable por motivos técnicos o para optimizar el cumplimiento de las finalidades propuestas por la Constitución o por la propia Ley. Y este criterio aparece contradicho con evidencia mediante cláusulas legales, del tipo de la que ahora se cuestiona, en virtud de las que se produce una verdadera deslegalización de la materia reservada, esto es, una total abdicación por parte del legislador de su facultad para establecer reglas limitativas, transfiriendo esta facultad al titular de la potestad reglamentaria, sin fijar ni siquiera cuáles son los fines u objetivos que la reglamentación ha de perseguir.



La norma infringe de manera manifiesta el principio de reserva de ley.

2. Infracción del principio de no discriminación (art. 14 CE)

Es tal el ímpetu de la Administración por permitir a las VTC-N continuar prestando servicios urbanos que no se percata de que mediante esta norma se produce una clara discriminación en favor de los titulares de autorizaciones VTC-N que no está justificada en absoluto en la norma, infringiendo de forma manifiesta el art. 14 CE y la LGUM.

Este es el resultado de la interpretación conjunta del art. 14 ter. 2 y la D.A. 4 los extractamos para mayor facilidad:

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

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

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

No hay en la MAIN, ni en la exposición de motivos, una sola explicación de por qué tiene que ser de mejor condición el titular de la autorización VTC-N que cualquier otro interesado **cuando el Real Decreto Ley ya le ha otorgado una indemnización.**

Dicho de otro modo, la norma sólo impone un requisito para la obtención de la autorización el cumplimiento del ratio 1/30 y lo exige únicamente a los nuevos solicitantes, sin justificar en ningún momento el porqué, lo cual otorga una posición de privilegio a los actuales titulares, que como reconoce la propia MAIN, se encuentra muy concentrados.

El argumento de la protección de los consumidores, de los conductores o de los fabricantes de vehículos decae cuando se observa que la normativa podría otorgar dicha autorización para ejercer transporte urbano en términos de mérito y competencia a cualquier interesado. Un procedimiento a resultados del cual se podrían obtener mejores vehículos, mejores condiciones para los usuarios, es decir, un mejor servicio.

Nótese que la Administración no ha barajado en absoluto esta alternativa (de hecho no ha barajado alternativa alguna a proteger a las VTC-N preexistentes), lo cual tiene un impacto relevante en muchas áreas - como por ejemplo medio ambiente, movilidad – lo cual liga con otro defecto fundamental de la norma: la ausencia de un debido estudio de alternativas.



Quinta.-Otros defectos formales y sustantivos

Esta parte considera que las observaciones anteriores son suficientemente serias y graves para que cualquier Administración imparcial y objetiva retirase el Anteproyecto.

No obstante, ante la previsible decisión de la Administración de ignorar los serios escollos de índole competencial y constitucional ya expuestos, a continuación, pondremos de relieve, de manera subsidiaria, los principales defectos, tanto formales como sustantivos, de la norma.

1. Incorrecta utilización del procedimiento de urgencia: infracción del art. 11 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno

La MAIN navega en una deliberada ambigüedad respecto de la necesidad de consulta pues a la vez que sostiene que la misma no es necesaria por su carácter urgente, sostiene que se ya realizó entre el 13 de febrero de 2021 y el 27 de febrero de 2021.

Resulta evidente que una consulta pública realizada hace un año, respecto de un Anteproyecto con un contenido totalmente distinto, no sirve para cumplir con el citado trámite.

En cualquier caso, tampoco concurren los requisitos para la tramitación urgente de la norma, infringiéndose de manera flagrante el art. 11 del Decreto 52/2021 de 24 de marzo que establece las condiciones bajo las cuales puede acudir al procedimiento de tramitación de urgencia. En efecto, dicho precepto establece:

Artículo 11. Tramitación urgente de iniciativas normativas

1. El Consejero competente por razón de la materia, a propuesta del titular del centro directivo al que corresponda la iniciativa normativa, podrá acordar la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación de anteproyectos y proyectos de normas con rango de ley y proyectos de disposiciones reglamentarias en los siguientes supuestos:

- a) Cuando concurren circunstancias extraordinarias que, no habiendo podido preverse con anterioridad, exijan la aprobación urgente de la norma.
- b) Cuando fuere necesario para que la norma entre en vigor en el plazo exigido para la transposición de directivas comunitarias o el establecido en otras leyes o normas de Derecho de la Unión Europea.

Es decir, la norma exige que concurren dos circunstancias: (i) un acuerdo del consejero competente por razón de la materia a propuesta del titular del centro directivo, y (ii) “circunstancias extraordinarias” que no podían haberse previsto con anterioridad.

En el presente caso la Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de 16 d febrero de 2022 justifica la urgencia en el hecho de que en otro caso “*a partir de octubre de 2022 las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicio*”.



Es decir, el motivo de la modificación de la ley autonómica de transportes es dar respuesta a la problemática surgida tras el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre. Así lo reconoce de manera expresa la Orden de tramitación urgente:

se hace aconsejable tramitar por urgencia la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, para incluir en su regulación el arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros habilitando a las autorizaciones VTC domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la fecha de su entrada en vigor, para que puedan seguir realizando servicios de carácter urbano tras la finalización de los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Es decir, la supuesta urgencia viene dada por una norma aprobada hace ya tres años y medio.

Si el legislador autonómico ha dejado transcurrir tres años es por su voluntad, torpeza o negligencia, pero ello no puede utilizarse ahora como excusa para la aprobación de una norma con nocturnidad y alevosía.

No es impertinente recordar que la Comunidad de Madrid ya anunció hace meses una futura regulación de las VTCS, véase el enlace al pie de página¹, lo cual acredita de manera evidente la falta de justificación de la urgencia y, por tanto, la necesidad de tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid por el procedimiento ordinario.

2. Ausencia de análisis de alternativas: infracción del principio de proporcionalidad

La MAIN afirma sin ambages que no existen alternativas y que la norma es proporcionada. Folio 9.

No cabe alternativa posible, ya que se trata de contemplar normativamente la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor como transporte discrecional de viajeros mediante su incorporación en una ley ya existente, la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango legal y no establecer regulación alguna no parece razonable

Dicho análisis sólo se entiende desde la miopía del legislador antes expuesta. Es evidente que si lo que preocupa al legislador es garantizar el servicio lo primero que debía haber hecho es determinar la necesidad de dichos servicios para la cual es imprescindible consultar con los Ayuntamientos, pues estos en buena lógica quizá prefieran ampliar sus servicios públicos o métodos alternativos de transporte. No hay ningún estudio respecto de la capacidad de los municipios de absorber o redirigir estas necesidades, como tampoco del número de autorizaciones verdaderamente necesarias para cubrir las necesidades de los ciudadanos.

Ello incide directamente en el principio de proporcionalidad. Según la MAIN, la norma garantiza el principio de proporcionalidad. No obstante, en su razonamiento la Memoria evidencia de manera clara y manifiesta que su intención no es otra que roteger a los

<https://www.comunidad.madrid/transparencia/anteproyecto-ley-que-se-modifica-ley-201998-27-noviembre-ordenacion-transportes-urbanos-comunidad>



titulares de autorizaciones, pues es desde su óptica, única y exclusivamente, desde la que se determina la proporcionalidad de la medida:

En virtud del principio de proporcionalidad, se contiene la regulación imprescindible para conseguir el interés general mencionado el principio de seguridad jurídica queda salvaguardado habida cuenta que con la modificación se ofrece certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, expedidas por el órgano de la continuidad en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como que se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y comunitario.

Resulta patente que no hay un interés general en proteger a inversores privados que han realizado una inversión en un marco claro regulatorio incierto y han intentado precisamente aprovecharse del mismo. No es una alegación de parte. Es un hecho. Todas las autorizaciones han sido fruto de decisiones judiciales.

Las Administraciones deben velar por el interés general (art. 103 CE) y en este caso dicho interés general será el de asegurar una adecuada política de movilidad, pero ese interés quien mejor está capacitado para determinarlo son las Administraciones Locales o acaso no es desproporcionado obligar a todos los ciudadanos de Madrid o de sus alrededores a soportar ocho mil coches circulando las 24 horas del día, acaso no ocupan el espacio público o acaso no contaminan dichos vehículos.

En este sentido, llama poderosamente la atención que la norma no calcule el impacto económico que esta medida tendrá en el sector del taxi, cuya licencia se otorga precisamente para prestar el servicio público de transporte urbano y se encuentra sometido históricamente a una fuerte contingentación.

El análisis de proporcionalidad está completamente sesgado e infringe los principios impuestos por la jurisprudencia, motivo por el cual la norma debería reformularse en su integridad, so pena de incurrir en una grave responsabilidad patrimonial por la incorrecta ponderación de los intereses en juego.

3. Inadecuación e insuficiencia de las memorias de impacto económico, de género e impacto en las familias. Ausencia del “test pyme”

La MAIN del Anteproyecto es claramente insuficiente en lo que se refiere al análisis económico, de género y de impacto en las familias.

Así, por lo que se refiere al impacto económico, la memoria da por hecho que la nueva autorización de transporte urbano que se pretende crear no estará sujeta a una tasa de las previstas en la Ley de Tasas de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, no existe ninguna mención expresa en el precepto que justifique dicha decisión y la merma de los ingresos que generará para la Comunidad de Madrid.

De igual modo, tampoco analiza el coste administrativo de otorgar dichas autorizaciones, con el sorprendente argumento de que no va a haber tal tramitación (folio 15 y 16 de la MAIN), ni el coste que el uso intensivo por los vehículos VTC puede generar en las infraestructuras públicas de la Comunidad de Madrid.



Tampoco valora si esta autorización tendrá un impacto positivo, negativo o neutro sobre otros medios de transporte y su impacto en el medio ambiente como hemos visto anteriormente.

En particular, en lo que se refiere al servicio del taxi, la norma no valora la responsabilidad patrimonial del legislador (arts. 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público) por la creación de 8 mil autorizaciones de servicios urbanos y que esta Federación ya ha estimado, como conoce la Administración a la que nos dirigimos, en al menos 2.500 millones de euros.

Lo mismo sucede con el análisis en materia de género, la norma no analiza el género de los conductores de VTC, ni si es posible adoptar medidas que fomenten la presencia de mujeres como conductoras, tampoco se cuestiona la correcta protección de las mujeres como usuarias de estos servicios.

Por último, por lo que se refiere al impacto en las familias, la norma no valora el impacto de la concesión de más de 8 mil autorizaciones urbanas – cifra que se omite en todo momento – en el sector del taxi. En efecto, sorprende que no haya ningún análisis de la distinta composición y funcionamiento de los grandes prestadores de servicios VTC como Uber y Cabify frente al servicio de taxi prestado por pymes y autónomos, de marcado carácter familiar.

En este sentido, la norma incumple el requisito del test “pyme” que le impone el art. 7.3 el Decreto 52/2021 de 24 de marzo.

4. Ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios

Sorprende asimismo que la creación de 8 mil autorizaciones urbanas que darán servicio a miles de ciudadanos se realice sin la menor previsión de su impacto en los consumidores y sin una normativa mínima que proteja sus intereses. Así no existe constancia alguna de la exigencia de libros de reclamaciones o previsión sobre las condiciones generales de contratación que utilizan las plataformas de VTC como Uber y Cabify.

En suma, todas estas cuestiones ponen de relieve que estamos ante una norma prematura e incompleta que, de continuarse su tramitación, dará lugar a buen seguro a la responsabilidad patrimonial del legislador.

Por todo ello,
SUPLIICO que, teniendo por presentado este escrito y las alegaciones en este contenidas, se acuerde no continuar con la tramitación del Anteproyecto de Ley todas las cuestiones referidas a la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.



ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM)

Nuestras Alegaciones se fundamentan, en la a nuestro juicio, clara falta de competencia de la Comunidad de Madrid para regular por Ley la exigencia de una autorización para los Vehículos de Alquiler con Conductor (en adelante VTC).

Efectivamente, según el artículo 28.13 del Estatuto de la Comunidad de Madrid, corresponde a la Comunidad de Madrid: **la ejecución de la legislación del estado** en materia de *“transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el Estado”*. El precepto resulta absolutamente claro respecto a que la competencia de la Comunidad de Madrid sobre esta materia es una competencia de ejecución. Como afirma la **STC 103/199 de 3 de junio**, *“la competencia de ejecución se extiende generalmente a todos los actos aplicativos, esto es, a la potestad de administrar que comporta, junto a las facultades de mera gestión, la de dictar reglamentos internos de organización de los servicios correspondientes en la medida en que estos sean necesarios para la mera estructuración interna de la organización administrativa”*. El propio artículo 28.2 del Estatuto de la Comunidad de Madrid concreta el alcance la competencia de ejecución. Atribuyendo a la Comunidad de Madrid *“la administración, ejecución y en su caso, inspección, así como la facultad de dictar reglamentos internos de organización de los servicios correspondientes, de conformidad con las normas reglamentarias de carácter general que en desarrollo de su legislación dicte el Estado”*.

Ya el Tribunal Supremo (**STS de 11 de junio de 2020**), ha resuelto que el título competencial autonómico para regular la actividad de los VTC es el de ordenación del transporte de viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de una Comunidad Autónoma. Y a este respecto la competencia de la Comunidad de Madrid es puramente ejecutiva. Ello significa que solo podría establecer una autorización para los VTC si hubiera una norma estatal que habilitara a las Comunidades Autónomas para exigir una autorización para los VTC. Pero no existe tal norma, de manera que la Comunidad de Madrid, carece de título habilitante para exigir esa autorización.

Secretaria del CMTC

Firmado por 05218592F MARIA OLGA AZCUE (R: G85854206) el día 02/03/2022 con un certificado emitido por AC Representación

En relación al informe de OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID, emitido con fecha 25 de febrero de 2022 por esta Dirección General, se emite INFORME COMPLEMENTARIO a la Modificación de la Ley 20/1998, con la siguiente propuesta de redacción alternativa, que sustituye a la propuesta anterior.

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

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

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

CAPITULO III

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

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

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

Artículo 14 ter. Arrendamiento de vehículos con conductor.

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

La realización de servicios urbanos mediante esta modalidad de transporte en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, queda condicionada a que sus titulares



obtengan la correspondiente autorización, para lo que deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Cinco. Se modifica la Disposición final primera, que queda redactada en los siguientes términos:

Disposición final primera.

En lo no previsto en la presente Ley, o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.

Quedan exceptuadas de dicha aplicación supletoria las disposiciones sancionadoras introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, por la Ley 13/2021, de 1 de octubre.

EL DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA

Firmado digitalmente por: LOPEZ ZAFRA JUAN MANUEL
Fecha: 2022.03.04 10:33



10 de marzo de 2022

Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

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 legislativa plena sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contempla en su regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, pues, hasta la promulgación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, con 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, las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, expedidas por la Comunidad de Madrid por competencia delegada de la Administración del Estado, pasan a habilitar para realizar, exclusivamente, servicios de transporte interurbano.

La disposición transitoria única del citado real decreto-ley establece que durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, los titulares de este tipo de autorizaciones podrán continuar prestando servicios de ámbito urbano. Esta

habilitación tiene carácter indemnizatorio por las modificaciones introducidas en relación a la nueva delimitación del ámbito territorial de las autorizaciones, previendo, además de forma excepcional, la posibilidad de poder contar con otros dos años, contados a partir del periodo del plazo de cuatro años.

La regulación que contiene la modificación que se realiza es compatible con la normativa estatal en la materia y viene a completar la normativa de la Comunidad de Madrid respecto de los transportes discrecionales de viajeros al incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 91.1 dispone que las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio salvo las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros y la regulación de la presente ley posibilita, en ejercicio de las competencias propias de la Comunidad de Madrid, la realización de servicios urbanos en esta modalidad de transporte en su ámbito territorial, si bien la condiciona a la obtención de la preceptiva autorización, dejando para un desarrollo normativo posterior los requisitos que se deberán cumplir sus titulares para obtenerla, así como que se pueda seguir realizando transporte urbano al amparo de las autorizaciones de esta clase domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a su entrada en vigor que deberán cumplir los requisitos que se establezcan.

En definitiva, tras la finalización de los periodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, las empresas titulares de autorizaciones arrendamiento con de vehículos con conductor VTC-nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, realizarán los transportes interurbanos al amparo de esta autorización debiendo cumplir, por tanto, la normativa estatal en la materia y, además, podrán realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, cuando resulten habilitadas para ello, por cumplir los requisitos que al efecto se exijan.

II

Conforme a lo previsto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículo 2 del 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda en introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como

modalidad de transporte discrecional de viajeros en el ámbito de la Comunidad de Madrid, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su territorio a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes tras la finalización de los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Del mismo modo, su adopción responde al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible para establecer el marco jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid, así como para que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a la entrada en vigor de esta ley puedan seguir realizando transporte de carácter urbano.

Asimismo, se cumple con el principio de seguridad jurídica, pues, con esta regulación se ofrece certeza a todos los implicados en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como a los usuarios, y, además, se incardina de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

Se adecúa al principio de eficiencia, puesto que la norma no conlleva cargas administrativas innecesarias, y también al principio de transparencia, habiéndose dado publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto 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».

III

La modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se estructura en un artículo único con siete apartados.

Mediante el artículo único se modifica el nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor» y se divide en dos secciones, una dedicada al Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo y otra al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor y se añaden dos artículos, uno para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros en la regulación de la Comunidad de Madrid, condicionando el ejercicio de la actividad a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización previendo que mediante desarrollo reglamentario

se establecerán los requisitos para su obtención; el otro, para precisar que la realización de los servicios urbanos en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

Asimismo, se añade una disposición adicional cuarta a la ley para determinar que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, y expedidas por ésta con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, si bien, deberán cumplir los requisitos previstos en el artículo 14 ter.

Por último, se modifica la disposición final primera para exceptuar de la aplicación supletoria a los transportes urbanos las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Artículo único. *Modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.*

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

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

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

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

Tres. Se incorpora una nueva Sección 2ª al Capítulo III, que incluirá los artículos 14 ter y 14 quater, con la siguiente rúbrica y contenido:

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

Cuatro. Se añade un artículo 14 ter, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 14 ter. Arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

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

Cinco. Se añade un artículo 14 quater, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

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

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

Siete. Se modifica la disposición final primera, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición final primera. *Aplicación supletoria de la normativa estatal.*

En lo no previsto en la presente ley o en las demás normas de la comunidad autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.

Quedan exceptuadas de dicha aplicación supletoria las disposiciones sancionadoras introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

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

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	10 marzo 2022
Título de la norma	Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid		
Tipo de memoria	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Modificación de una norma con rango de ley para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de Comunidad de Madrid como una modalidad de transporte de viajeros habilitando a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano a partir de octubre de 2022.		
Objetivos que se persiguen	Incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor		



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



ANÁLISIS DE IMPACTOS	
Adecuación al orden de competencias	<p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial; asimismo, el artículo 21.d) la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.</p>
Impacto económico y presupuestario	<p>Efectos sobre la economía en general</p> <p>Se posibilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor a que puedan seguir realizando transporte urbano a partir de octubre de 2022, una actividad económica con incidencia en el sector de la automoción, fabricantes y concesionarios de vehículos y que genera cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.</p>
	<p>En relación con la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p> <p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>



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



INTRODUCCIÓN

La presente memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de las Instrucciones Generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, en lo que no se opone al decreto.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

El artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, otorga al Estado competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable, en las comunidades autónomas.

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

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



Por ello, al objeto de evitar el vacío normativo, la Comunidad de Madrid, al amparo de lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos, siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el territorio de la misma.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no contempla en su regulación la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, ya que hasta la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (es decir, a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE), dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos producidos en las normas estatales en relación a la materia de arrendamiento con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, determina que las autorizaciones de transportes de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, que antes habilitaban para realizar transporte urbano e interurbano, pasan a habilitar para realizar exclusivamente transporte interurbano.

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



compensatoria, cuando se acredite que la inversión realizada supera los cuatro años.

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

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

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

La citada autorización podrá ser denegada cuando se incumpla la proporción 1 autorización de VTC por cada 30 de vehículos taxi; proporción muy superada en la actualidad ya que se tiene en cuenta las autorizaciones VTC de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la norma, a las que se les autorice para realizar transporte urbano, siempre que cumplan los requisitos,



pero permitiendo que continúen realizando transporte urbano hasta el momento en el que tengan que proceder a acreditar su cumplimiento.

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

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

A fecha de la actualización de esta MAIN el número de autorizaciones VTC-nacional en alta es de 8.405 y en baja recuperable 528.

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

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



de mercancías) fue pospuesto para el año 2021, y el de las autorizaciones para el transporte de viajeros, entre las que se encuentran las de la clase VTC, para el año 2022.

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

La actividad de arrendamiento de vehículo con conductor en la Comunidad de Madrid, constituida por 8.425 autorizaciones en alta y otras 508 en situación de estarlo (a fecha de la actualización de esta MAIN el número de autorizaciones VTC-nacional en alta es de 8.405 y en baja recuperable 528), constituye una modalidad de transporte de viajeros que coexiste e interactúa en el mismo segmento de mercado que la modalidad de transporte en vehículo taxi.

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

En consecuencia, para alcanzar el objetivo anterior, se hace preciso llevar a cabo una modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y la propuesta proyectada contiene la regulación imprescindible para incorporar en la normativa de la Comunidad de Madrid la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, determinando su marco jurídico, dejando a un desarrollo normativo posterior todos los requisitos y condiciones exigibles para su ejercicio, habilitando a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la modificación, y solo a éstas, para



poder seguir realizando servicios de carácter urbano, en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a partir de la fecha en que, de acuerdo con lo que se establece en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, solo puedan realizar servicios de carácter interurbano.

b) Adecuación de los principios de buena regulación

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

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

En virtud del principio de proporcionalidad, se contiene la regulación imprescindible para conseguir el interés general mencionado el principio de seguridad jurídica queda salvaguardado habida cuenta que con la modificación se ofrece certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, expedidas por el órgano de la continuidad en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como que se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y comunitario.

También se adecúa al principio de eficiencia, puesto que la norma no conlleva cargas administrativas innecesarias, y al principio de transparencia, en



la medida en que los potenciales afectados por la regulación tendrán la posibilidad de tener una participación activa en su elaboración celebrándose el trámite de audiencia e información públicas, dándose publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid y con su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

c) Análisis de alternativas

No cabe alternativa posible, ya que se trata de contemplar normativamente la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor como transporte discrecional de viajeros mediante su incorporación en una ley ya existente, la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango legal y no establecer regulación alguna no parece razonable.

d) Plan Normativo

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, la modificación que se propone se encuentra prevista en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollan íntegramente en su ámbito territorial, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos y su coordinación con los interurbanos realizados en su ámbito territorial y con este proyecto normativo se pretende



completar la regulación de los transportes de viajeros de carácter urbano incorporando la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

El **apartado dos** añade, en la sección 2ª, titulada al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor, un artículo 14 ter con dos apartados. En el primero se regula la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyo ejercicio queda condicionado a la obtención de una autorización cuyos requisitos se dejan a un posterior desarrollo reglamentario, y se determina que no está sometida a tarifas administrativas, salvo las excepciones que se determinen reglamentariamente. En el segundo se prevé que las autorizaciones puedan ser denegadas cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas. Los titulares de las autorizaciones, además, no podrán dejar de prestar servicios sin causa justificada.

El **apartado tres** se añade un artículo 14 quáter en la sección 2ª, titulada al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor, en el que se determina que la prestación de servicios urbanos mediante



arrendamiento se realizará por los titulares de las autorizaciones cumpliendo con los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.

El **apartado cuatro** añade el artículo 14 ter por el que se incorpora la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyos precios no estarán sujetos a tarifas administrativas; condiciona la realización de los servicios urbanos a la obtención de la correspondiente autorización y establece que esta podrá ser denegada cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas.

En el **apartado cinco**, referido a la prestación de los servicios mediante arrendamiento on conductor, se establece la realización de los mismos deberá cumplir los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.

En el **apartado seis** se añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, en la que se prevé que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes en el momento de la entrada en vigor de la modificación que se propone, y para solo estas, se dispone que seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid, tras la finalización del plazo de las habilitaciones temporales contempladas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En el **apartado siete** se modifica la disposición final primera para exceptuar de la aplicación supletoria a los transportes urbanos las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por



carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

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

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

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

c) Vigencia de la norma

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

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

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

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

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.



El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

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

El proyecto normativo propuesto viene a completar la regulación del transporte urbano realizado en la Comunidad de Madrid en la citada ley mediante la ordenación de los servicios de transporte prestados con vehículos destinados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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



4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

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

b) Impacto económico

La regulación que se contiene en el proyecto normativo tiene impacto económico en la medida que se incorpora una actividad económica vinculada al transporte de viajeros cuyo ámbito de actuación mayoritario se circunscribe en la actualidad a núcleos urbanos que, en el caso de la Comunidad de Madrid, se refiere a la ciudad de Madrid.

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

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

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

Esta distribución es importante ya que las empresas con mayor número de autorizaciones son las que cuentan con mayor número de conductores, a lo



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

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

De acuerdo con la normativa en vigor, las empresas podrán disponer de los vehículos a los que pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario que, en su caso. Por ello, se trata de una actividad que afecta directamente al sector de la automoción (fabricantes, concesionarios, repuestos) pero también a las compañías de seguros, empresas de renting y bancos, etc.

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

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

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

En este sentido, si bien la norma que se propone, en el artículo 14.ter.1 condiciona la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de



transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a que sus titulares estén en posesión de la correspondiente autorización, en el apartado 2 del mismo artículo se dispone que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

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

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL Y OTROS IMPACTOS

a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.



La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

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

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

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad que, mediante informe de fecha 22 de febrero de 2022, informa que examinado el contenido de la norma se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

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

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



Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid es preciso recabar el informe de análisis de dicho impacto.

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

d) Otros Impactos

Impacto sobre la unidad de mercado y la competencia

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

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

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



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

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

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

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

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

En el proyecto normativo que se propone, el arrendamiento de vehículos con conductor, queda encuadrado como una modalidad del transporte discrecional de viajeros cuyo ejercicio está condicionado a la obtención de una autorización cuya obtención queda sujeta al cumplimiento de los requisitos que se establezcan reglamentariamente. Respecto de las VTC-nacionales existentes



a la entrada en vigor del proyecto, para poder realizar servicios de carácter urbano se prevé que deberán cumplir los que se establezcan reglamentariamente.

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

En la modificación que se proyecta se establece, al igual que se venía recogiendo en la normativa estatal, que *«procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas»*.

Esta limitación cuantitativa a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, tiene su origen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres que en el artículo 48.2 prevé *«... cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte urbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor»*.

Y, en el apartado 3 del citado artículo, se prevé que, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las



existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas, permitiendo que las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, puedan modificar la regla de proporcionalidad, siempre que sea más restrictiva.

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

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

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

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



Las restricciones de las licencias de taxi establecidas por la administración local competente permite tomar la iniciativa respecto de la ordenación de la actividad de este tipo de transporte en su ámbito territorial pero debe ejercerse bajo la concurrencia de las circunstancias y presupuestos exigidos por la norma que deberán quedar suficientemente acreditados en el oportuno expediente administrativo (STS de 21 de mayo de 2007).

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

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

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



No se prevén otros impactos.

7. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

7.1. Declaración de la Tramitación por urgencia.

Con motivo de lo que se establece en el Real Decreto-ley13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización de los plazos que en el mismo se disponen, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrán seguir prestando servicios urbanos.

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

Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, pues, a partir de octubre de 2022, las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor



domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, y teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica de los afectados por la normativa en la materia, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022 se declaró la tramitación por urgencia del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

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

7.2. Trámite de consulta pública

El trámite de consulta pública está previsto en los artículos 4 y 5 del Decreto 52/2001, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid.

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

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

- Hay un grupo numeroso, unas 39 aportaciones, que son contrarios a que se regule esta actividad por entender que afecta y va en contra del sector del taxi y en muchas se manifiesta que se mantenga la



proporción 1/30 (una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, Taxi, que se mantiene en el proyecto normativo.

- Por parte de asociaciones de empresas de arrendamiento de vehículos con conductor y plataformas se realizan aportaciones en relación a cuestiones que no se contemplan de forma concreta en el proyecto sino que se dejan para su desarrollo reglamentario, entre las que se encuentran el no ejercicio de la actividad, el porcentaje de los vehículos adaptados y la profesionalización del sector.
- Asimismo, se realizan aportaciones conjuntas de titulares de autorizaciones con interés en que se regule la actividad en la Comunidad de Madrid y se manifiestan en contra de que solo se habilite a las autorizaciones que se encuentren en situación de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y de la posibilidad de revocar las autorizaciones por acumulación de sanciones, así como la posibilidad de la transmisión de la autorización habilitada para realizar transporte urbano lo que no se prevé en la norma que se proyecta.

También se manifiesta el interés en la evolución de la normativa en materia de VTC y que estas autorizaciones puedan seguir operando en el ámbito urbano, profesionalizar el sector, exigir requisitos medioambientales, adaptar el régimen sancionador a esta nueva categoría de transporte discrecional de viajeros, todo ello no previsto en el proyecto normativo.

Se manifiestan en contra de la posibilidad de que se contemple la proporción 1/30, lo cual se contempla en el proyecto si bien se habilita a todas las autorizaciones en alta en el momento de su entrada en vigor, y solo a éstas, y se manifiestan en contra de las mismas cuestiones que las plataformas y asociaciones citadas en el último párrafo anterior.



- Se realiza la aportación de que se contemple el 5% de las autorizaciones VTC para vehículos adaptados, cuestión que se deja al desarrollo reglamentario.
- Por alguna plataforma de movilidad se hace la aportación de que no haya restricciones al número de autorizaciones, lo que no se recoge ya que se mantiene la proporcionalidad de una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, aunque la regla actualmente no se cumple por las autorizaciones que han tenido que otorgarse por sentencia judicial. Además, se manifiestan en contra de la imposición de un tiempo mínimo de precontratación lo que tampoco se recoge en el proyecto normativo.
- Se solicita se prevea la prohibición de realización de transporte público de mercancías por carretera en vehículo turismo y un régimen sancionador que sancione tanto al prestador de los mismos como a la empresa que los contrate; que no se recoge en la iniciativa normativa.
- Se solicita que en el proyecto normativo se refuerce el transporte público en autobús, aportación que no se recoge por no ser objeto de la modificación.

7.3. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas se realizará en el Portal de Transparencia, de conformidad con los artículos 9 y 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.



7.4. Informes solicitados.

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

De conformidad con lo anterior se han solicitado y emitido, con las salvedades que se indican, los siguientes informes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

- Observaciones de las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías, de conformidad con el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y el artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado mediante Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.

- Informes de impacto de carácter social, en el sentido señalado en el apartado 6 de esta MAIN.

- Informe del Consejo de Consumo, de acuerdo con el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de



Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.

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

- De la Abogacía General, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

7.4.1. Informes emitidos.

- Informe de coordinación y calidad normativa.

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

- Informes de las secretarías generales técnicas.

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

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



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

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

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

- Posibilidad de fijar excepciones reglamentarias a la libertad de precios.
- Exigencia de título habilitante.
- Posibilidad de fijar reglamentariamente requisitos y condiciones en la prestación del servicio.
- Aplicación, por omisión de regulación, del régimen sancionador previsto en la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor.



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

Respecto de la restricción que supone la exigencia de un título habilitante para la realización de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor, no se acepta la alegación formulada y se da por contestada en el epígrafe 6 d) de esta MAIN, relativo a Otros Impactos, concretamente al impacto sobre la unidad de mercado y la competencia.

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

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

Por último, respecto de la alegación formulada en relación a la aplicación supletoria del régimen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así



como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, mediante la modificación de la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se acepta y se incorpora al texto exceptuando en la misma de la aplicación supletoria de las normas estatales a los transportes urbanos las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, al querer mantener el statu quo que existía antes de la entrada en vigor de esta disposición en la que las modalidades de transporte de viajeros convivían y conllevar medidas que no se aplican a ningún transporte discrecional de viajeros por lo que puede resultar discriminatorio para los titulares de este tipo de autorizaciones.

- Informe del Consejo de Consumo.

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

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera.

Mediante escrito de fecha 2 de marzo se realiza la transcripción del texto consensuado por las asociaciones que integran el departamento de mercancías y el de las asociaciones de la sección de arrendadores del departamento de viajeros, respecto de la sección de transporte público en vehículos turismo, al no existir un único texto común, se trasladan las observaciones presentadas por cada una de las asociaciones que la integran.

a) Departamento de Mercancías.

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



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

b) Departamento de Viajeros.

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

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

Con base a lo anterior proponen:

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



epígrafe. Además proponen incorporar un apartado tercero en el artículo para establecer que la competencia para la ordenación, gestión, inspección y sanción en los servicios urbanos de arrendamiento con conductor corresponde a la Comunidad de Madrid, lo que no se acepta, pues, la cuestión competencial se regula en el artículo 4 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que no es objeto de modificación.

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

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

• ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

Presentan una alegación en el sentido de eliminar la disposición adicional cuarta por la que se habilita a las Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la ley para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley



16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, lo que no puede ser tenido en cuenta ya que las autorizaciones existentes fueron legalmente otorgadas con motivo de un vacío normativo habido en la normativa estatal en un periodo de tiempo en el que no regía la proporción 1/30 y, si bien los ciudadanos deben poder optar entre todas las modalidades de transporte existentes para realizar sus desplazamientos, corresponde a las administraciones arbitrar las medidas para que puedan llevar a cabo esa opción.

• FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

El contenido de las alegaciones que formulan se refieren a la ausencia de competencia exclusiva en materia de autorizaciones VTC; la falta de justificación de la urgencia e incorrecta utilización de su procedimiento; la ausencia de evaluación ambiental; invasión en la autonomía local la infracción del principio de reserva de ley y del deber de no discriminación; inadecuación de insuficiencia de las memorias de impacto económico, de género y de familias y, por último, la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios.

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

Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que, como se expone en el apartado I. Oportunidad de la propuesta, en la letra a) Fines y objetivos de esta MAIN, el Estado, conforme al artículo 149.1.21ª tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las comunidades autónomas mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de



Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera.

Por su parte, la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos.

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

Mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, el Estado delegaba en la Comunidades Autónomas facultades en materia de transportes públicos regulares, de transportes públicos discrecionales, transportes privados, actividades auxiliares y complementarias del transporte, transportes por cable, inspección y sanciones, arbitraje y en capacitación profesional para el transporte y las actividades auxiliares y complementarias del mismo; en todas ellas le corresponde a la Comunidad de Madrid la ejecución de la legislación del Estado, competencia a la que se refiere el artículo 28.1.13 del Estatuto de Autonomía, al que aluden.

El supuesto regulado en el anteproyecto propuesto no es de los previstos en el citado artículo ya que si bien se trata de transportes discrecionales de viajeros cuyos vehículos cuentan con una autorización de ámbito nacional, la cual les habilitará a partir de octubre de 2022, para realizar los transportes



interurbanos que excedan del ámbito de la Comunidad de Madrid, lo que se prevé en la regulación propuesta es una autorización autonómica que autoriza a realizar transporte urbano en el territorio de la Comunidad de Madrid, habilitando a las autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la modificación, y solo a ellas, a realizar transporte urbano cuando reúnan los requisitos que se establezcan vía reglamentaria.

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

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

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

4. Respecto del «principio de reserva de ley y del deber de no discriminación (artículo 14 CE)», no es aceptable que se ponga en duda la



intención de aprobar el reglamento que regulen los requisitos de las autorizaciones a no definirse mínimamente, pues, la intención, es establecer en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, el marco jurídico básico y dejar a un desarrollo reglamentario posterior todos los requisitos y condiciones que ha de cumplirse tanto para la obtención de la autorización como para la prestación de los servicios, al igual que ocurre en dicha disposición, en relación a los transportes de viajeros en automóviles de turismo (vehículos taxi).

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

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

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

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



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

- Utilización de la urgencia de forma no correcta: queda contestada esta alegación en el epígrafe 7.1 de esta MAIN.
- Ausencia de análisis de alternativas: la incorporación de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como transporte discrecional de viajeros debía recogerse en una norma en materia de transportes siendo la adecuada la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en la que se establece el marco jurídico de los transportes urbanos y su coordinación de los interurbanos en la Comunidad de Madrid
- Respecto a la existencia de valoración sobre el impacto de la norma sobre otras modalidades de transporte, en particular en lo que se refiere al servicio del taxi se entiende contestada en el apartado referido a Otros impactos. d).1 Impacto sobre la unidad de mercado de esta MAIN.
- En cuanto a la inadecuación de las memorias de impacto económico, de género e impacto en las familias, no puede aceptarse ya que se trata de impactos que se encuentran perfectamente justificados, como así lo acredita, en los dos últimos casos, los informes de la Dirección General de Igualdad y de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad según los cuales el anteproyecto no incide en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y no tiene impacto en materia de infancia, familia y fomento de la natalidad, respectivamente.
- En relación a la falta de valoración en la memoria de la responsabilidad patrimonial del legislador, no es objeto de esta MAIN y respecto de la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios se ha solicitado el correspondiente informe al Consejo de Consumo el cual ha informado que la regulación contenida en el anteproyecto tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios.



- **ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM)**

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

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO JOSÉ LUIS
Fecha: 2022.03.11 10:37



RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS, POR LA QUE SE SOMETE AL TRÁMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA EL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Desde la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Transportes e Infraestructuras se ha iniciado la tramitación del «Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid».

El 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, dispone que este procedimiento se estructura en diversos trámites necesarios, entre los cuales se encuentra el de audiencia e información públicas previsto en el artículo 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, que debe realizarse, en su caso, tras la solicitud de informes preceptivos y otras consultas que se estimen convenientes.

El apartado 11 del Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se establecen las instrucciones generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno, establece que cuando un anteproyecto de Ley afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente instará la publicación del texto, así como de su Memoria de Análisis de Impacto Normativo, en el Portal de Transparencia y en el de Participación Ciudadana con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

El mismo apartado del Acuerdo se dispone que el trámite de audiencia e información pública se practicará a través del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, en el apartado correspondiente a «Información jurídica» (en la actualidad, «Normativa y Planificación»), que incluirá un subapartado «Audiencia e Información Pública» (en la actualidad «Audiencia e Información»), a instancia de la Secretaría General Técnica, previa resolución del titular del centro directivo a quién corresponda la iniciativa, de forma que todos los potenciales destinatarios de la norma tengan la posibilidad de emitir su opinión.



Mediante Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de 16 de febrero de 2022, se acordó la tramitación urgente del Anteproyecto de Ley, por lo que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11.3b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, el plazo por el que debe efectuarse el trámite de audiencia e información públicas será de 7 días hábiles.

En su virtud y en uso de las competencias conferidas por las disposiciones vigentes,

RESUELVO

Primero. Someter al trámite de audiencia e información públicas el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de dar audiencia a los ciudadanos y entidades, cuyos derechos e intereses legítimos pudieran verse afectados, así como obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades, en el plazo de siete días hábiles a contar desde el día siguiente a la publicación de esta resolución en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid.

Segundo. Las alegaciones y aportaciones podrán realizarse a través del formulario habilitado al efecto en el Portal de Transparencia, «Normativa y Planificación», subapartado «Audiencia e Información», indicándose como destinatario la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

El formulario podrá presentarse igualmente a través de los restantes medios previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dirigido a la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Madrid a fecha de firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO JOSÉ LUIS
Fecha: 2022.03.14 13:47



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

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha inicial:	29 marzo 2022
Título de la norma	Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid		
Tipo de memoria	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Modificación de una norma con rango de ley para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de Comunidad de Madrid como una modalidad de transporte de viajeros habilitando a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano a partir de octubre de 2022.		
Objetivos que se persiguen	Incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor		



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



	Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación.	
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, el artículo 21.d) la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	Se posibilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor a que puedan seguir realizando transporte urbano a partir de octubre de 2022, una actividad económica con incidencia en el sector de la automoción, fabricantes y concesionarios de vehículos y que genera cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.
	En relación con la competencia	<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
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.



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



INTRODUCCIÓN

La presente memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de las Instrucciones Generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, en lo que no se opone al decreto.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

El artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, otorga al Estado competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable, en las comunidades autónomas.

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

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

Por ello, al objeto de evitar el vacío normativo, la Comunidad de Madrid, al amparo de lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos, siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el territorio de la misma.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no contempla en su regulación la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, ya que hasta la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su



ejercicio (es decir, a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE), dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos producidos en las normas estatales en relación a la materia de arrendamiento con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, determina que las autorizaciones de transportes de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, que antes habilitaban para realizar transporte urbano e interurbano, pasan a habilitar para realizar exclusivamente transporte interurbano.

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

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

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

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



dejando para un desarrollo normativo posterior los requisitos que se deberán cumplir para su obtención.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

b) Adecuación de los principios de buena regulación

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

Se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda es la de incorporar en el marco normativo de



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

En virtud del principio de proporcionalidad, se contiene la regulación imprescindible para conseguir el interés general mencionado el principio de seguridad jurídica queda salvaguardado habida cuenta que con la modificación se ofrece certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional, expedidas por el órgano de la continuidad en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como que se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y comunitario.

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

c) Análisis de alternativas

No cabe alternativa posible, ya que se trata de contemplar normativamente la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor como transporte discrecional de viajeros mediante su incorporación en una ley ya existente, la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango legal y no establecer regulación alguna no parece razonable.

d) Plan Normativo

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, la modificación que se propone se encuentra prevista en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021.



2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollan íntegramente en su ámbito territorial, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos y su coordinación con los interurbanos realizados en su ámbito territorial y con este proyecto normativo se pretende completar la regulación de los transportes de viajeros de carácter urbano incorporando la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

El **apartado dos** añade, en la sección 2ª, titulada al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor, un artículo 14 ter con dos apartados. En el primero se regula la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyo ejercicio queda condicionado a la obtención de una autorización cuyos requisitos se dejan a un posterior desarrollo reglamentario, y se determina que no está sometida a tarifas administrativas, salvo las excepciones que se determinen reglamentariamente. En el segundo se prevé que las autorizaciones puedan ser denegadas cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas. Los titulares de las autorizaciones, además, no podrán dejar de prestar servicios sin causa justificada.

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



El **apartado cuatro** añade el artículo 14 ter por el que se incorpora la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyos precios no estarán sujetos a tarifas administrativas; condiciona la realización de los servicios urbanos a la obtención de la correspondiente autorización y establece que esta podrá ser denegada cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas.

En el **apartado cinco**, referido a la prestación de los servicios mediante arrendamiento on conductor, se establece la realización de los mismos deberá cumplir los requisitos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.

En el **apartado seis** se añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, en la que se prevé que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes en el momento de la entrada en vigor de la modificación que se propone, y para solo estas, se dispone que seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid, tras la finalización del plazo de las habilitaciones temporales contempladas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En el **apartado siete** se modifica la disposición final primera para exceptuar de la aplicación supletoria a los transportes urbanos las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

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

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

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



c) Vigencia de la norma

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

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

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

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

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

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

El proyecto normativo propuesto viene a completar la regulación del transporte urbano realizado en la Comunidad de Madrid en la citada ley mediante la ordenación de los servicios de transporte prestados con vehículos destinados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Le corresponde al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid la aprobación del anteproyecto de ley, que será remitida a la Asamblea, en virtud



de lo dispuesto en el artículo 21.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, del Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

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

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

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

b) Impacto económico

La regulación que se contiene en el proyecto normativo tiene impacto económico en la medida que se incorpora una actividad económica vinculada al transporte de viajeros cuyo ámbito de actuación mayoritario se circunscribe en la actualidad a núcleos urbanos que, en el caso de la Comunidad de Madrid, se refiere a la ciudad de Madrid.

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

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

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

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



tiempo máximo en que los vehículos podrán estar dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor será de 10 años.

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

De acuerdo con la normativa en vigor, las empresas podrán disponer de los vehículos a los que pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario que, en su caso. Por ello, se trata de una actividad que afecta directamente al sector de la automoción (fabricantes, concesionarios, repuestos) pero también a las compañías de seguros, empresas de renting y bancos, etc.

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

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

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

En este sentido, si bien la norma que se propone, en el artículo 14.ter.1 condiciona la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a que sus titulares estén en posesión de la correspondiente autorización, en el apartado 2 del mismo artículo se dispone que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

Por tanto, teniendo en cuenta las autorizaciones de la clase VT, a fecha de elaboración de esta MAIN, es de 15.772 y que el de VTC es de 8.425 (a fecha de actualización de la memoria 15.388 y 8.405, respectivamente), la proporción



se encuentra muy superada, por lo que, hasta que la misma no alcanzase los valores de 1 a 30 no podrían otorgarse autorizaciones de las reguladas en el artículo 14 ter y por ello, se entiende que la norma no conlleva cargas administrativas no teniendo certeza de cuando las mismas vayan a poder otorgarse teniendo en cuenta la proporción descrita, por lo que no procede hacer una medición de cargas que no se sabe si van a producirse y, en su caso, cuándo.

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL Y OTROS IMPACTOS

a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

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

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

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad que, mediante informe de fecha 22 de febrero de 2022, informa que examinado el contenido de la norma se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.



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

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

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

d) Otros Impactos

Impacto sobre la unidad de mercado y la competencia

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

En la modificación que se proyecta se establece, al igual que se venía recogiendo en la normativa estatal, que *«procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la*



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

Esta limitación cuantitativa a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, tiene su origen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres que en el artículo 48.2 prevé «... cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte urbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor».

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

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

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

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

La licencia de autotaxi es otorgada por los ayuntamientos o entes competentes en el ámbito territorial en que haya de llevarse a cabo la actividad



y es a ellos a los que les corresponde la decisión del número de licencias de taxi en función de múltiples factores y el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano corresponde al órgano autonómico competente en materia de transporte, por delegación de la Administración del Estado, y está condicionado a la posesión de la licencia municipal.

Las restricciones de las licencias de taxi establecidas por la administración local competente permite tomar la iniciativa respecto de la ordenación de la actividad de este tipo de transporte en su ámbito territorial pero debe ejercerse bajo la concurrencia de las circunstancias y presupuestos exigidos por la norma que deberán quedar suficientemente acreditados en el oportuno expediente administrativo (STS de 21 de mayo de 2007).

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

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

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

No se prevén otros impactos.

7. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

7.1. Declaración de la Tramitación por urgencia.



Con motivo de lo que se establece en el Real Decreto-ley13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización de los plazos que en el mismo se disponen, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrán seguir prestando servicios urbanos.

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

Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, pues, a partir de octubre de 2022, las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, y teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica de los afectados por la normativa en la materia, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022 se declaró la tramitación por urgencia del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

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



7.2. Trámite de consulta pública

El trámite de consulta pública está previsto en los artículos 4 y 5 del Decreto 52/2001, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid.

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

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

- Hay un grupo numeroso, unas 39 aportaciones, que son contrarios a que se regule esta actividad por entender que afecta y va en contra del sector del taxi y en muchas se manifiesta que se mantenga la proporción 1/30 (una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, Taxi, que se mantiene en el proyecto normativo.
- Por parte de asociaciones de empresas de arrendamiento de vehículos con conductor y plataformas se realizan aportaciones en relación a cuestiones que no se contemplan de forma concreta en el proyecto sino que se dejan para su desarrollo reglamentario, entre las que se encuentran el no ejercicio de la actividad, el porcentaje de los vehículos adaptados y la profesionalización del sector.
- Asimismo, se realizan aportaciones conjuntas de titulares de autorizaciones con interés en que se regule la actividad en la Comunidad de Madrid y se manifiestan en contra de que solo se habilite a las autorizaciones que se encuentren en situación de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y de la posibilidad de revocar las autorizaciones por acumulación de sanciones, así como la posibilidad de la transmisión de la autorización habilitada para realizar transporte urbano lo que no se prevé en la norma que se proyecta.

También se manifiesta el interés en la evolución de la normativa en materia de VTC y que estas autorizaciones puedan seguir operando en el ámbito urbano, profesionalizar el sector, exigir requisitos medioambientales, adaptar el régimen sancionador a esta nueva categoría de transporte discrecional de viajeros, todo ello no previsto en el proyecto normativo.

Se manifiestan en contra de la posibilidad de que se contemple la proporción 1/30, lo cual se contempla en el proyecto si bien se habilita a todas las autorizaciones en alta en el momento de su entrada en vigor, y solo a éstas, y se manifiestan en contra de las mismas



cuestiones que las plataformas y asociaciones citadas en el último párrafo anterior.

- Se realiza la aportación de que se contemple el 5% de las autorizaciones VTC para vehículos adaptados, cuestión que se deja al desarrollo reglamentario.
- Por alguna plataforma de movilidad se hace la aportación de que no haya restricciones al número de autorizaciones, lo que no se recoge ya que se mantiene la proporcionalidad de una autorización VTC por cada 30 autorizaciones VT, aunque la regla actualmente no se cumple por las autorizaciones que han tenido que otorgarse por sentencia judicial. Además, se manifiestan en contra de la imposición de un tiempo mínimo de precontratación lo que tampoco se recoge en el proyecto normativo.
- Se solicita se prevea la prohibición de realización de transporte público de mercancías por carretera en vehículo turismo y un régimen sancionador que sancione tanto al prestador de los mismos como a la empresa que los contrate; que no se recoge en la iniciativa normativa.
- Se solicita que en el proyecto normativo se refuerce el transporte público en autobús, aportación que no se recoge por no ser objeto de la modificación.

7.3. Informes solicitados.

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

De conformidad con lo anterior se han solicitado y emitido, con las salvedades que se indican, los siguientes informes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

- Observaciones de las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías, de conformidad con el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y el artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo



de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado mediante Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.

- Informes de impacto de carácter social, en el sentido señalado en el apartado 6 de esta MAIN.

- Informe del Consejo de Consumo, de acuerdo con el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.

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

- De la Abogacía General, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

7.3.1. Informes emitidos.

- Informe de coordinación y calidad normativa.

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

- Informes de las secretarías generales técnicas.

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

La Secretaria General de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura realiza la sugerencia de insertar en la disposición la fórmula promulgatoria lo que no es aceptado ya que en los anteproyectos de ley no se



ha de incorporar dicha fórmula puesto en este momento de la tramitación lo que aprueba el Consejo de Gobierno es su remisión para su tramitación parlamentaria.

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

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

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

- Posibilidad de fijar excepciones reglamentarias a la libertad de precios.
- Exigencia de título habilitante.
- Posibilidad de fijar reglamentariamente requisitos y condiciones en la prestación del servicio.
- Aplicación, por omisión de regulación, del régimen sancionador previsto en la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor.

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



Respecto de la restricción que supone la exigencia de un título habilitante para la realización de los servicios prestados mediante la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor, no se acepta la alegación formulada y se da por contestada en el epígrafe 6 d) de esta MAIN, relativo a Otros Impactos, concretamente al impacto sobre la unidad de mercado y la competencia.

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

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

Por último, respecto de la alegación formulada en relación a la aplicación supletoria del régimen en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, mediante la modificación de la disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se acepta y se incorpora al texto exceptuando en la misma de la aplicación supletoria de las normas estatales a los transportes urbanos las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, al querer mantener el statu quo que existía antes de la entrada en vigor de esta disposición en la que las modalidades de transporte de viajeros convivían y conllevar medidas que no se aplican a ningún transporte discrecional de viajeros por lo que puede resultar discriminatorio para los titulares de este tipo de autorizaciones.

- Informe del Consejo de Consumo.

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

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera.

Mediante escrito de fecha 2 de marzo se realiza la transcripción del texto consensuado por las asociaciones que integran el departamento de mercancías



y el de las asociaciones de la sección de arrendadores del departamento de viajeros, respecto de la sección de transporte público en vehículos turismo, al no existir un único texto común, se trasladan las observaciones presentadas por cada una de las asociaciones que la integran.

a) Departamento de Mercancías.

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

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

b) Departamento de Viajeros.

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

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

Con base a lo anterior proponen:

- En relación al **artículo 14 ter**, la eliminación de la parte final del primer párrafo de forma que los precios de los servicios no estén sujetos a tarifas administrativas, lo que se acepta y se elimina atendiendo a las razones expuestas en relación con el informe emitido por la Dirección



General de Economía y expuestas con anterioridad en este mismo epígrafe. Además proponen incorporar un apartado tercero en el artículo para establecer que la competencia para la ordenación, gestión, inspección y sanción en los servicios urbanos de arrendamiento con conductor corresponde a la Comunidad de Madrid, lo que no se acepta, pues, la cuestión competencial se regula en el artículo 4 de la Ley 2º/1998, de 27 de noviembre, que no es objeto de modificación.

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

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

• ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

Presentan una alegación en el sentido de eliminar la disposición adicional cuarta por la que se habilita a las Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la ley para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, lo que no puede ser tenido en cuenta ya que las autorizaciones existentes fueron legalmente otorgadas con motivo de un vacío normativo habido en la normativa estatal en un periodo de tiempo en el que no regía la proporción 1/30 y, si bien los ciudadanos deben poder optar entre todas las modalidades de transporte existentes para realizar sus desplazamientos, corresponde a las administraciones arbitrar las medidas para que puedan llevar a cabo esa opción.



• FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

El contenido de las alegaciones que formulan se refieren a la ausencia de competencia exclusiva en materia de autorizaciones VTC; la falta de justificación de la urgencia e incorrecta utilización de su procedimiento; la ausencia de evaluación ambiental; invasión en la autonomía local la infracción del principio de reserva de ley y del deber de no discriminación; inadecuación de insuficiencia de las memorias de impacto económico, de género y de familias y, por último, la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios.

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

Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que, como se expone en el apartado I. Oportunidad de la propuesta, en la letra a) Fines y objetivos de esta MAIN, el Estado, conforme al artículo 149.1.21ª tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las comunidades autónomas mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera.

Por su parte, la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos.

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



Mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, el Estado delegaba en la Comunidades Autónomas facultades en materia de transportes públicos regulares, de transportes públicos discrecionales, transportes privados, actividades auxiliares y complementarias del transporte, transportes por cable, inspección y sanciones, arbitraje y en capacitación profesional para el transporte y las actividades auxiliares y complementarias del mismo; en todas ellas le corresponde a la Comunidad de Madrid la ejecución de la legislación del Estado, competencia a la que se refiere el artículo 28.1.13 del Estatuto de Autonomía, al que aluden.

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

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

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

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



4. Respecto del «principio de reserva de ley y del deber de no discriminación (artículo 14 CE)», no es aceptable que se ponga en duda la intención de aprobar el reglamento que regulen los requisitos de las autorizaciones a no definirse mínimamente, pues, la intención, es establecer en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, el marco jurídico básico y dejar a un desarrollo reglamentario posterior todos los requisitos y condiciones que ha de cumplirse tanto para la obtención de la autorización como para la prestación de los servicios, al igual que ocurre en dicha disposición, en relación a los transportes de viajeros en automóviles de turismo (vehículos taxi).

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

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

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

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

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

- Utilización de la urgencia de forma no correcta: queda contestada esta alegación en el epígrafe 7.1 de esta MAIN.
- Ausencia de análisis de alternativas: la incorporación de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como transporte discrecional de viajeros debía recogerse en una norma en materia de transportes siendo la adecuada la



Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en la que se establece el marco jurídico de los transportes urbanos y su coordinación de los interurbanos en la Comunidad de Madrid

- Respecto a la existencia de valoración sobre el impacto de la norma sobre otras modalidades de transporte, en particular en lo que se refiere al servicio del taxi se entiende contestada en el apartado referido a Otros impactos. d).1 Impacto sobre la unidad de mercado de esta MAIN.
- En cuanto a la inadecuación de las memorias de impacto económico, de género e impacto en las familias, no puede aceptarse ya que se trata de impactos que se encuentran perfectamente justificados, como así lo acredita, en los dos últimos casos, los informes de la Dirección General de Igualdad y de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad según los cuales el anteproyecto no incide en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y no tiene impacto en materia de infancia, familia y fomento de la natalidad, respectivamente.
- En relación a la falta de valoración en la memoria de la responsabilidad patrimonial del legislador, no es objeto de esta MAIN y respecto de la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios se ha solicitado el correspondiente informe al Consejo de Consumo el cual ha informado que la regulación contenida en el anteproyecto tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios.

• ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM)

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

7.4. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas se ha realizado con la publicación del anteproyecto y de la MAIN que lo acompaña entre los días 16 y 24 de marzo de 2022 en el Portal de Transparencia, de conformidad con los artículos 9 y 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

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



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

- D^a M. Ángeles de la Iglesia Sanz que, mediante escrito de fecha 1 de marzo, realiza distintas observaciones que no afectan al contenido de la norma que se propone y en cuanto a su contenido no interpreta correctamente el mismo ya que al tratarse de una modalidad de transporte discrecional de viajeros distinta de la prestada con automóviles de turismo (taxi) no le son de aplicación los artículos a los que hace referencia, por una parte y, por otra, el anteproyecto de ley que se tramita se hace no en base a la habilitación otorgada por la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, a las comunidades autónomas sino que se hace conforme a la competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero.

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

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

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

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



En este sentido cabe destacar que, de conformidad con lo que se establece en el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, en relación con la Resolución de 26 de octubre de 2021, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso, a partir del 1 de febrero de 2022, en virtud del apartado 2 de la disposición derogatoria única, quedan derogados los artículos 23 y 24 de la Orden FOM/36/2008. De 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, referidos a las condiciones del arrendamiento de vehículos con conductor y a la hoja de ruta, respectivamente, por lo que a partir de dicha fecha no es precisa la cumplimentación de la hoja de ruta a la que aluden sino que los servicios deberán ser comunicados al Registro de Comunicación de Servicios de Arrendamiento con Conductor.

La interpretación que realizan no es correcta ya que, por una parte, si bien se deja a un ulterior desarrollo reglamentario tanto los requisitos para la obtención de la autorización para realizar transporte urbano como los relativos a la prestación de los servicios, se habilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid a seguir realizando estos servicios tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y, por otra, de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en los incumplimientos de las normas reguladoras de los transportes será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, y de acuerdo con la disposición final primera resulta de aplicación supletoria las normas del Estado salvo las disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor. En definitiva, se sigue exigiendo que se trate de servicios previamente contratados y su incumplimiento sí sería sancionable con el régimen sancionador anterior a esta última modificación.

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

- D^a Lydia Garvín Vidanes, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a Susana Criado García, mediante escrito de fecha 24 de marzo.



- D^a María Montserrat Ingelmo Bermejo, mediante escrito de 22 de marzo.
- D. Luis Juan Fernández Ruiz, presenta dos escritos idénticos (22 y 24 de marzo).
- D^a Lara Fernández Criado, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Jesús Casillas Candil, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Alberto Manuel Muñoz Puig, mediante escrito de 22 de marzo.
- D. José Villar Mateos, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Francisco Alonso Timón, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Miguel Ángel Navas Rojas, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D^a Carmen Rodríguez Fernández, mediante escrito de 24 de marzo.
- D. Jonathan Navas Rojas, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D. José Domingo Villasante García, mediante escrito de 24 de marzo.
- D^a María José Pérez Arranz, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a María de la Iglesia Sanz, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Carlos Rodríguez Expósito, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Raúl Villasante Rodríguez, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- D. José Domingo Villasante Rodríguez, mediante escrito de 24 de marzo.
- D^a María del Carmen Villasante Rodríguez, por escrito de 24 de marzo.
- D^a María Luisa Antona Zamora, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a María Gregoria Hernanz Martín, mediante escrito de 22 de marzo.
- D^a Eva María Benítez Carpintero, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D. Javier de Pedro Martínez, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a Margarita Moreno Bernad, mediante escrito de fecha 22 de marzo.
- D^a Esther Muñoz Puig, mediante escrito de fecha 24 de marzo.
- TAXI PROJECT 2.0, mediante escrito de fecha 22 de marzo.



Realizan las siguientes alegaciones:

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

Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos.

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

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

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



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

c) En cuanto a la posibilidad de que se puedan domiciliar en la Comunidad de Madrid todas las autorizaciones que existen en España (17.722 a fecha de marzo de 2022), cabe destacar que no existe dicha posibilidad ya que, conforme a lo que se dispone en el anteproyecto solo se contempla que *«Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor **domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes** en el momento de la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano.....»*.

En consecuencia, solo las autorizaciones de la clase VTC domiciliadas en la Comunidad quedarán habilitadas para realizar transporte urbano sin que puedan domiciliarse en la Comunidad de Madrid las autorizaciones concedidas por otras comunidades autónomas, por lo que, en ningún caso éstas podrán ser habilitadas para realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid.

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

Realizan las siguientes alegaciones:

En primer lugar entienden que la Comunidad de Madrid pretende crear una nueva autorización «atribuyéndose competencias que corresponden a los ayuntamientos basándose en el Real Decreto Ley 13/2018....», incumpliendo los artículos 9.1 y 9.2 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre y los artículos 1, 2, 3, 5, 6, 7 del Decreto 74/2005, de 28 de julio y el artículo 8 en relación a las limitaciones cuantitativas para el otorgamiento de las nuevas licencias de auto



taxi y el artículo 9 en relación con las excepciones a las limitaciones cuantitativas para el otorgamiento de las nuevas licencias de taxi, lo que no se puede aceptar en virtud de lo que se ha expresado en la letra a) del punto 2 anterior y, teniendo en cuenta que todos los artículos del Decreto 74/2005, de 28 de julio, a los que hace referencia constituyen regulación de aplicación a los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, es decir a los vehículos taxi y no a los que se dedican a la actividad de arrendamiento con conductor.

Por otra parte, como ya se ha expuesto en esta MAIN la regulación que se realiza del arrendamiento de vehículos con conductor se lleva a cabo, no de acuerdo con las previsiones contenidas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, sino en virtud de la competencia exclusiva que ostenta la Comunidad de Madrid, al amparo de lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, en base a la cual se dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

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

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

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

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

Por otra parte, proponen añadir un inciso en el artículo 14 quater para hacer referencia en el primer párrafo del apartado 1 que «los vehículos podrán estar referidos a la capacidad total del vehículo o contratados por plaza individual», lo que no se acepta ya que el anteproyecto pretende ser el marco



jurídico legal imprescindible para encuadrar la actividad de arrendamiento con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid y todos los requisitos y condiciones tanto de la autorización y de los vehículos como en relación a la prestación de los servicios se deja a un desarrollo posterior en el que se podrá contemplar, en su caso, si los servicios pueden ser contratados únicamente por la capacidad total del vehículo o también por plaza individual y en este último caso las condiciones que se habrían de cumplir.

7. UNAUTO VTC MADRID. Presenta escrito de alegaciones con fecha de registro de entrada 24 de marzo, de acuerdo con el cual si bien ponen en valor que la Comunidad de Madrid, en ejercicio de sus competencias, garantice que los titulares de las correspondientes autorizaciones que venían prestando servicios VTC, tanto urbanos como interurbanos, sigan prestando los mismos servicios en la Comunidad de Madrid. Sin embargo, entienden que el anteproyecto genera incertidumbre y que debería realizarse una mínima indicación de las materias a regular por reglamento, lo que no se acepta ya que como se viene exponiendo, por una parte, el anteproyecto contiene la regulación mínima imprescindible para la incorporación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid, y por otra, sí establece las materias sobre las que se realizará un desarrollo posterior, al determinar que serán los requisitos que deben cumplir los titulares para la obtención de la autorización (artículo 14 ter), las condiciones y requisitos que han de cumplirse en la prestación de los servicios (artículo 14 quater) y las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

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

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

Por último, no se puede aceptar la indicación realizada respecto de que se contemple que la nueva autorización se formalizará cuando, con posterioridad al 2022, y según el calendario de visados, deban visar sus autorizaciones, ya



que será vía reglamentaria cuando se desarrolle cuándo y cómo deben acreditar los titulares de esta clase de autorizaciones, deben acreditar los requisitos que establezcan.

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

Respecto de lo alegado cabe afirmar que el hecho de no establecer un régimen sancionador como pretenden no significa, como aducen que la Administración no pueda «fiscalizar» la actuación de las VTCs y sus titulares ya que de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en los incumplimientos de las normas reguladoras de los transportes será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, si bien disposición final primera matiza que aun cuando la normativa estatal resulta, como en la actualidad, supletoria quedan exceptuadas de esta supletoriedad las disposiciones sancionadoras introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, por la Ley 13/2021, de 1 de octubre.

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

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

En primer lugar, realizan una serie de consideraciones generales en las que expresan su disconformidad con el anteproyecto de modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por entender que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor ya han tenido el periodo indemnizatorio de cuatro años establecido por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, y que no se establecen los requisitos para la obtención de las autorizaciones ni las condiciones de prestación de los servicios, como tampoco la obligación de tener «vehículos ecológicos» ni la obligación de



contar con el «porcentaje mínimo de vehículos adaptados», respecto de lo que cabe afirmar que el establecimiento de dichos requisitos y condiciones no precisan de una norma con rango legal por lo que se ha dejado a un desarrollo reglamentario posterior.

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

b) Respecto de la propuesta formulada de que se modifique el nombre de la Sección 1 y que en lugar de denominarse «Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo» se denomine «Transporte de Viajeros en Vehículos Taxi», no se acepta la misma ya que como en la presente MAIN se ha explicado anteriormente, en la normativa estatal a los vehículos taxi se les ha venido denominando como «vehículos de turismo» o «automóviles de turismo», de esta última manera en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por lo que no procede el cambio de denominación ya que, además de llevar a cabo dicha variación en toda la normativa de la Comunidad de Madrid, no aporta claridad sobre la denominación existente.

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

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



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

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

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

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO JOSÉ LUIS
Fecha: 2022.03.30 16:04





Comunidad
de Madrid

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
Subdirección General de Actuaciones Administrativas
Área de Actuación Administrativa y Desarrollo Normativo

INFORME DE LEGALIDAD DE LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Examinado el expediente de referencia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se informa cuanto sigue:

OBJETO Y CONTENIDO

El presente anteproyecto de ley tiene por objeto la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, con la finalidad de incorporar en la normativa autonómica la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, determinando su marco jurídico básico y dejando a un desarrollo normativo posterior todos los requisitos y condiciones exigibles para su ejercicio. Así mismo, se habilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de ámbito nacional, existentes a la entrada en vigor de la modificación, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano, en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, cuando transcurran las habilitaciones temporales que para la prestación de tales servicios se otorgaron por el estado en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/8, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: **1240845898200668164459**

El anteproyecto de ley se estructura en una parte expositiva, un artículo único con siete apartados.

MARCO COMPETENCIAL

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 la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El anteproyecto que se propone es compatible con la normativa estatal en la materia, respetando el marco jurídico que con el carácter de legislación básica se recoge en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres y su Reglamento de desarrollo, y viene a completar la normativa de la Comunidad de Madrid respecto de los transportes discrecionales de viajeros incorporando la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

III. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN

En cuanto a su tramitación se ha seguido el procedimiento de urgencia previsto en el 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 conforme a lo previsto en la siguiente normativa:

- Artículo 11.1 Decreto 52/21, de 24 de marzo, por el que se acuerda la tramitación de urgencia por orden del consejero competente por razón de la materia
- Artículo 7 Decreto 52/2021, de 24 de marzo, que establece la necesidad de realizar una memoria extendida del análisis de impacto normativo junto al texto del proyecto normativo
- Artículo 9.1 del Decreto 52/2021, que determina la sustanciación del trámite de audiencia e información pública



- Artículo 26.9 Ley 50/1997, de 27 de noviembre del Gobierno y artículo 8.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo
- Artículo 35 del Reglamento de funcionamiento interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado por Decreto 210/2003, de 16 de octubre. Artículo 4.3 del Decreto 52/2021
- Art. 19 Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Art. 22 quinquies de la *Ley Orgánica* 1/1996, de 15 de enero, de Protección *jurídica* del menor.
- Art. 21.2 de la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual

Con arreglo a las normas antes citadas, consta en el expediente el cumplimiento de los siguientes trámites preceptivos:

- a. Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras por la que se declara la tramitación urgente del procedimiento
- b. Informe de la Oficina de Calidad Normativa, en el que se recogen diversas observaciones de contenido y de técnica normativa, que han sido debidamente incorporadas al texto normativo; entre ellas a destacar, la supresión de la disposición final única por resultar innecesaria.
- c. Informes de las Secretarías Generales Técnicas.
- d. Informes de la Dirección General de Economía de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, del 25 de febrero y 4 de marzo de 2022 que introducen observaciones que han sido estimadas e incorporadas al texto del anteproyecto
- e. Informes de impacto:
 - Impacto por razón de Género de la Dirección General de Igualdad, en el cual se concluye que no se aprecia impacto al tratarse de una norma de carácter técnico y organizativo.
 - Impacto en la familia, infancia y adolescencia de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad: no se efectúan observaciones por estimarse que dicho proyecto no tiene impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.



- Impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género de la Dirección General de Igualdad. No se aprecia impacto.

f. Otros informes

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera en el que se recogen observaciones que han sido contempladas y recogidas en la MAIN
- Informe del Consejo de Consumo que informa favorablemente el anteproyecto de ley y su MAIN

g. Alegaciones presentadas del 16 al 24 de marzo de 2022, durante el plazo del trámite de audiencia pública. De ellas, 32 corresponden a personas físicas y 7 a empresas/asociaciones. Todas han sido desestimadas por los motivos justificados en la MAIN.

IV.- ADECUACION A LA LEGALIDAD VIGENTE.

- Desde el punto de vista competencial, el presente anteproyecto de Ley se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias. La norma se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas a la CAM en su Estatuto de Autonomía.
- En relación con el derecho nacional y comunitario la materia sobre la que versa la modificación proyectada es de competencia propia de las comunidades autónomas, al tratarse de la regulación de servicios que se realizan íntegramente en su ámbito territorial. Por otra parte, la modificación propuesta no implica discriminación alguna por razón de nacionalidad o residencia ni limitación de ninguno los principios y libertades que garantizan la normativa comunitaria.
- El rango normativo propuesto es el adecuado, toda vez que viene a modificar una ley preexistente de la Comunidad de Madrid, por lo que el instrumento por el que se modifique debe tener el mismo rango legal.
- **CONCLUSIÓN**

La norma propuesta se adecúa en cuanto a su rango, naturaleza y contenido, a lo establecido en el ordenamiento jurídico, estatal y autonómico, vigente. Igualmente, en su tramitación se han cumplido los trámites preceptivos establecidos por el artículo 11 del citado Decreto 52/2021, de 24 de marzo, por lo



que procede continuar con su tramitación, solicitando el informe de los SSJJ, previo a su remisión al Consejo de Gobierno para su aprobación como proyecto de ley y posterior remisión a la Asamblea.

En Madrid, a fecha de firma

Firmado digitalmente por: BARCONS MARQUÉS MARIA TERESA
Fecha: 2022.04.01 17:24

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA





A.G.: 21/2022

S.G.C.: 60/2022

S.J.: 59/2022

Se ha recibido en esta Abogacía General una solicitud de Informe, cursada con carácter urgente por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en relación con el ***Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.***

A la vista de los antecedentes remitidos, en cumplimiento 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, en relación con el artículo 12.2 del Decreto 105/2018, de 19 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, tenemos el honor de emitir el siguiente

INFORME

ANTECEDENTES DE HECHO

Único.- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras ha dirigido a esta Abogacía General una petición de Informe en relación con el Anteproyecto de Ley referenciado.

A la petición le acompaña la siguiente documentación:

- El señalado Anteproyecto de Ley.

- Memoria del Análisis de Impacto Normativo del Anteproyecto, suscrita por el Ilmo. Sr. Director General de Transportes y Movilidad el 30 de marzo de 2022, junto a dos versiones anteriores de la misma fechadas el 17 de febrero y el 11 de marzo de 2022.





- Orden de 16 de febrero de 2022, del Consejero de Transportes e Infraestructuras, por la que se declara la tramitación urgente del Anteproyecto de Ley.
- Informe 14/2022, de 22 de febrero, de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.
- Observaciones formuladas al Anteproyecto de Ley por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura con fecha 28 de febrero de 2022, y por la Dirección General de Economía de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de fecha 25 de febrero de 2022, así como escrito de observaciones complementario de la misma Dirección General de fecha 4 de marzo de 2022.
- Comunicaciones remitidas por las Secretarías Generales Técnicas de las Consejerías de Sanidad el 22 de febrero de 2022, de Cultura, Turismo y Deporte el 22 de febrero de 2022, de Familia, Juventud y Política Social el 28 de febrero de 2022, de Educación, Universidades, Ciencia y Portavocía el 22 de febrero de 2022, de Presidencia, Justicia e Interior el 23 de febrero de 2022, y de Economía, Hacienda y Empleo el 27 de febrero de 2022, en las que manifiestan su voluntad de no formular observaciones al Anteproyecto de Ley.
- Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia, elaborado el 22 de febrero de 2022 por la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad (Consejería de Familia, Juventud y Política Social).
- Informes de impacto por razón de género y por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, elaborados el 21 de febrero de 2022 por la Dirección General de Igualdad (Consejería de Familia, Juventud y Política Social).
- Resolución de 14 de marzo de 2022, de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se somete el Anteproyecto de Ley al trámite de audiencia e información pública por un plazo de





siete días hábiles desde el siguiente a su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera de fecha 2 de marzo de 2022.

- Informe del Consejo de Consumo de fecha 1 de marzo de 2022.

- Informe de legalidad, elaborado por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras el 1 de abril de 2022.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- Finalidad y contenido del Anteproyecto.

El Anteproyecto de Ley sometido a Informe tiene por objeto la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 20/1998), en lo que se refiere a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, al objeto de crear una nueva autorización madrileña de ámbito urbano para esta actividad, y permitir, asimismo, que empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor VTC-nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, tras la finalización de los periodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, puedan seguir prestando servicios de transporte urbano en el ámbito territorial madrileño.

El texto proyectado se compone de una parte expositiva y otra dispositiva, integrada ésta última por un artículo único.



Segunda.- Ámbito competencial.

I. La Constitución Española (en lo sucesivo, CE), en su artículo 149.1.21^a, atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de *“ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma”*.

Al amparo de dicha competencia, la Administración del Estado promulgó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT, en adelante), cuyo artículo 2 declara su aplicación a los transportes y actividades auxiliares y complementarias de los mismos cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado. Su Disposición final segunda enumera aquellos preceptos de la misma que tienen carácter básico, así como aquellos que se fundamentan en determinados títulos competenciales exclusivos del Estado (v.gr. legislación mercantil, legislación procesal o en materia de seguridad pública), dictándose el resto *“al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma”*.

La redacción originaria del artículo 1.2 LOTT –de carácter no básico-, consideró inicialmente el arrendamiento de vehículo con conductor como una actividad auxiliar del transporte.

El 22 de diciembre de 2009, el Estado promulga la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes -entre ellas, la LOTT- para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Como consecuencia de esta modificación, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor pasó a ser incardinada dentro de la modalidad de transporte discrecional de viajeros. Posteriormente, por Ley 9/2013, de 4 de julio, se modificó nuevamente la LOTT, consagrando definitivamente la consideración de esa actividad como modalidad de transporte de viajeros en su artículo 99.4.

Cabe apuntar, por otra parte, que, con base en la previsión contenida en el artículo 150.2 CE, por Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, se delegaron en las





Comunidades Autónomas las facultades estatales en relación con los transportes por carretera y por cable.

En ejercicio de dicha delegación, la Comunidad de Madrid ha venido otorgando la autorización administrativa estatal precisa para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor (denominada licencia VTC por el artículo 15 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre). Como afirmamos en nuestro Dictamen de fecha 23 de marzo de 2018, estamos en todo caso ante una competencia estatal, que se ejerce por la Comunidad de Madrid por delegación. Esta circunstancia implica que la concesión de la autorización debe, en todo caso, ajustarse a los términos de la delegación, pues, como dice el artículo 16.1 de la Ley Orgánica 5/1987, *“el ejercicio de las facultades delegadas a que se refiere la presente Ley Orgánica estará sujeto a las normas del Estado, que conservará, en todo caso, la función legislativa y la potestad reglamentaria sobre las materias objeto de delegación, y a lo que dispongan los programas o planes generales o sectoriales del Estado”*.

Como consecuencia de lo anterior, la Comunidad de Madrid nunca ha procedido, hasta el momento, a regular su propia autorización VTC para el ámbito madrileño. Los vehículos VTC han funcionado estos años con la autorización VTC del Estado, que habilitaba para desarrollar esta modalidad de transporte tanto en el ámbito urbano como interurbano en todo el territorio nacional.

En efecto, el artículo 91 LOTT, en la redacción dada por la Ley 9/2013, presentaba el siguiente tenor:

“Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Quedan exceptuadas de lo anterior tanto las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo como las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones





que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios”.

Por Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, se modificó la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Entre otras cuestiones, dicha norma incorporó la previsión relativa a la presunción *iuris et de iure* de desequilibrio y consiguiente obligación de denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas; y, por otro lado, la previsión relativa a que las comunidades autónomas con competencias delegadas en la materia podrían modificar la citada proporción introduciendo una menos restrictiva.

Poco tiempo después, el Estado promulga el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre (RDL 13/2018, en adelante), que modifica nuevamente la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. En esta ocasión, se justificó la reforma del siguiente modo:

“En los meses transcurridos desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, se ha puesto de manifiesto que **las medidas que contemplaba no eran suficientes para atender los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está ocasionando en los principales núcleos urbanos** de nuestro país. Igualmente, el rápido crecimiento de esta modalidad de transporte puede dar lugar a un desequilibrio entre oferta y demanda de transporte en vehículos de turismo que provoque un deterioro general de los servicios, en perjuicio de los viajeros. Ello pone de manifiesto la necesidad de que, progresivamente, las regulaciones aplicables al taxi y el arrendamiento con conductor vayan aproximándose en la medida en que ello contribuya a un tratamiento armónico de las dos modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo. Esto constituye, por una parte, la razón de este Real Decreto-ley y, por otra, aconsejaría que, en paralelo, se avanzase en la revisión de aquellas normas aplicables al sector del taxi que entrañan rigideces que dificulten su competitividad.



La problemática descrita se circunscribe exclusivamente a núcleos urbanos y no excede del territorio de la comunidad autónoma correspondiente. Por ello, la respuesta a estos problemas es inaplazable y exige que el transporte exclusivamente urbano realizado en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, así como las condiciones de prestación de este tipo de servicios en el ámbito estrictamente autonómico, puedan ser eficazmente abordados por la Administración que está en mejores condiciones para valorar las circunstancias particulares de cada ámbito.

A tal fin, se modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilita, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano.

En coherencia con ello, se permite que sean los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano los que, en el ejercicio de éstas, determinen las condiciones en las que podrán ser autorizados y prestados los servicios de transporte de viajeros íntegramente desarrollados en su ámbito territorial, incluidos los que se realizan en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor” (el subrayado y el resaltado es nuestro).

Esta norma modificó nuevamente el artículo 91 LOTT, al que confirió la redacción que sigue:

“1. Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Por excepción, las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.

2. Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva. Se establecen las siguientes salvedades a esa obligación de inicio en la comunidad autónoma:





Comunidad
de Madrid

ABOGACÍA GENERAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

1.º Para los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto o aeropuerto, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.

2.º Para los casos en que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en una comunidad autónoma no basten para atender un aumento coyuntural de la demanda de esta clase de servicios en su territorio. A tal efecto, el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que permita a los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas realizar temporalmente servicios con origen en todo su territorio o en determinados puntos de éste”.

Por tanto, desde el 30 de septiembre de 2018 –fecha de entrada en vigor del RDL 13/2018-, las autorizaciones VTC que la Comunidad de Madrid otorga por delegación del Estado habilitan para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor en el ámbito interurbano exclusivamente.

Ello no obstante, la Disposición transitoria única de dicho real decreto ley, con la finalidad de compensar las posibles pérdidas económicas que los cambios legales pudiesen originar a los titulares de autorizaciones ya concedidas, dispone en su primer apartado:

“1. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley se sujetarán, durante los cuatro años siguientes a esa fecha, al siguiente régimen:

- a) No obstante lo dispuesto en el artículo 91.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sus titulares podrán continuar prestando a su amparo servicios de ámbito urbano.
- b) No obstante lo dispuesto en el artículo 91.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, seguirán habilitando para realizar servicios sin limitación por razón de su origen, siempre que los vehículos que desarrollen esa actividad sean utilizados habitualmente para prestar servicios destinados a atender



necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización.

A tal fin, se entenderá que un vehículo no ha sido utilizado habitualmente para dichos servicios cuando el veinte por ciento o más de los servicios realizados con él dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por el territorio de la comunidad autónoma.

A efectos de control, cuando los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor comuniquen a la Administración los datos relativos a cada servicio deberán hacer constar necesariamente los lugares de inicio y finalización de éste. Cuando el servicio se inicie y finalice en un mismo lugar, indicarán, además, el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar; todo ello conforme al artículo 2 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.

c) Los servicios de transporte prestados en el ámbito urbano por los titulares de dichas autorizaciones quedarán sujetos a todas las determinaciones y limitaciones que establezca el órgano competente en materia de transporte urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica; especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica”.

En su apartado 2, se contempla la posibilidad de ampliar esta habilitación temporal, que solo excepcionalmente podrá ser superior a dos años, contados a partir de la finalización del citado plazo de cuatro años.

Finalmente, la Disposición adicional primera del RDL 13/2018, dispone:

“Las comunidades autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, quedan habilitadas para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos siguientes:

a) La modificación sólo podrá afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y podrá referirse a: Condiciones de





precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.

b) La modificación deberá estar orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente.

Todo ello debe entenderse sin perjuicio de las competencias que, de acuerdo con la normativa de cada comunidad autónoma, puedan corresponder a las entidades locales en orden al establecimiento o modificación efectiva de esas condiciones en relación con los servicios que discurren íntegramente dentro de su ámbito territorial".

De lo expuesto hasta el momento, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- Tras la reforma operada en septiembre de 2018, las autorizaciones VTC de carácter estatal, esto es, las que la Comunidad de Madrid otorga por delegación, sólo habilitan para prestar actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito interurbano, quedando excluido de las mismas el transporte urbano.
- Se establece un régimen transitorio para los titulares de estas autorizaciones otorgadas conforme al régimen anterior, de tal forma que, para paliar en cierta medida los perjuicios económicos ocasionados por este cambio, se permite que dichos titulares puedan seguir prestando servicios de carácter urbano al amparo de esa autorización estatal durante el plazo de cuatro años, como regla general, a partir de la entrada en vigor del RDL 13/2018, plazo que finaliza el 30 de septiembre de 2022.
- En adición, se permite que las Comunidades Autónomas que otorgan estas autorizaciones VTC por delegación del Estado puedan modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del ROTT, si bien sólo en cuanto a condiciones de precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios





obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo, y siempre en referencia al servicio prestado íntegramente dentro de su territorio.

II.- El artículo 148.1.5ª CE prevé que las Comunidades Autónomas puedan asumir competencias exclusivas sobre *“los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”*.

Al amparo de esta previsión, la Comunidad de Madrid asume, en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, -aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero (en lo sucesivo, Estatuto de Autonomía o EA)-, competencia exclusiva para regular el transporte desarrollado íntegramente en su territorio; y, en su ejercicio, promulga la Ley 20/1998, la cual se dedica a regular los transportes urbanos en la Comunidad de Madrid y su coordinación con los transportes interurbanos (art. 1). Este cuerpo legal no contiene previsión alguna relativa a la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor toda vez que, al tiempo de su promulgación, dicha actividad no había sido catalogada aún como una modalidad de transporte discrecional.

Como hemos expuesto *ut supra*, tras haberse detectado la problemática derivada de la coexistencia entre la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y la de los taxis, el Estado ha aprobado una serie de modificaciones legales tendentes a intentar garantizar un adecuado equilibrio entre ambas, que sea respetuoso, asimismo, con la liberalización de la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor impulsada desde Europa. Esta problemática se ha manifestado fundamentalmente en el ámbito urbano, que escapa a su competencia normativa, razón por la cual, el Gobierno de la Nación ha optado por modificar la LOTT determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilitará, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano (excluyéndose, por tanto, la prestación de servicios de carácter urbano, dejando que sean las Administraciones competentes las que regulen el transporte de este tipo dentro de su ámbito territorial). Ello sin perjuicio de que se permite, como





vimos, que las Comunidades Autónomas puedan alterar ciertas circunstancias de las autorizaciones estatales que otorgan por delegación del Estado.

Ya adelantamos que la Comunidad de Madrid no ha regulado la autorización VTC dentro de su territorio, valiéndose de la estatal que otorga por delegación y que, hasta la aprobación del RDL 13/2018, habilitaba para desarrollar tanto transporte urbano como interurbano. En consecuencia, una vez concluyan los períodos temporales fijados en la Disposición Transitoria de esta norma, y en particular, a partir del 30 de septiembre de 2022 -fecha en la que finaliza el plazo general de cuatro años-, la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor en el ámbito urbano madrileño, quedará huérfana de autorización.

En este punto, no debemos olvidar que la competencia legislativa madrileña para regular el transporte urbano que se desarrolla dentro de su territorio es plena y exclusiva; ello permite que la Comunidad de Madrid regule esta materia en los términos en que considere adecuado para atender sus necesidades.

A tal fin, el Anteproyecto sometido a Informe modifica la Ley 20/1998 con el objeto de colmar la laguna que, en el ámbito urbano, ha quedado tras la reforma operada por el RDL 13/2018, creando una autorización autonómica de arrendamiento de vehículos con conductor, limitada a dicho ámbito, y habilitando a los vehículos que cuenten con la autorización estatal, a seguir prestando servicios en el ámbito urbano, cumpliendo los requisitos que se establezcan.

Tercera.- Tramitación del Anteproyecto de Ley.

El artículo 15.2 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, atribuye la iniciativa legislativa al Gobierno, en los términos que se establezcan en el Reglamento de la Asamblea. Por su parte, el artículo 21.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid (en lo sucesivo, Ley 1/1983), determina que corresponde al mismo *“aprobar los proyectos de Ley para su remisión a la Asamblea”*.





La concreta iniciativa para la elaboración y tramitación del Anteproyecto se ejerce en este caso por la Consejería de Transportes e Infraestructuras, a la que compete *“el desarrollo, coordinación y control de ejecución de las políticas públicas del Gobierno en materia de transportes, movilidad, carreteras, ferrocarriles, instalaciones aeronáuticas y otras infraestructuras de transporte”* (artículo 1.1 del Decreto 194/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras), añadiendo el artículo 31 de la Ley 1/1983, que *“los Consejeros, como miembros del Consejo de Gobierno, participan en la dirección de la política de la Comunidad de Madrid y en cuanto tales tendrán las siguientes atribuciones: (...) b) Proponer y presentar al Consejo de Gobierno los anteproyectos de Ley y proyectos de Decreto, relativos a las cuestiones atribuidas a su Consejería y refrendar estos últimos una vez aprobados”*.

En el análisis de la tramitación de este Anteproyecto servirá como parámetro el 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 (Decreto 52/2021, en lo sucesivo), aplicable a los procedimientos de elaboración y tramitación de los anteproyectos de normas con rango de ley (art. 1.2).

La revisión de la documentación obrante en el expediente permitirá verificar el cumplimiento de los trámites enumerados en el Decreto 52/2021 en los términos que se exponen a continuación.

Urge subrayar, *prima facie*, que, mediante la Orden de 16 de febrero de 2022, del Consejero de Transportes e Infraestructuras, se declaró la tramitación urgente del Anteproyecto.

A propósito de este aspecto, la Memoria del Análisis de Impacto Normativo explica: *“Con motivo de lo que se establece 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 en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización*





de los plazos que en el mismo se disponen, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrán seguir prestando servicios urbanos.

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

Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, pues, a partir de octubre de 2022, las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, y teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica de los afectados por la normativa en la materia, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022 se declaró la tramitación por urgencia del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid”.





Recordamos, en esta sede, que el Consejo de Estado ya alertó en su Dictamen 779/2009, de 21 de mayo, sobre el uso prudente que había de hacerse de las declaraciones de urgencia, especialmente en asuntos en los que, por su especial complejidad y envergadura, puede *“padecer más la calidad que el Consejo de Estado se esfuerza en mantener en sus dictámenes.”* Y es que *“es característica de la Administración consultiva clásica la de operar con sosiego y reflexión, en un proceso no siempre rápido de maduración, que puede quedar frustrado si se trasladan al Consejo de Estado, en demasía, las exigencias y apremios propios de la Administración activa”*.

La tramitación por vía de urgencia del Anteproyecto de Ley implica que no sea precisa la consulta pública previa, de acuerdo con el artículo 11.3.b) del Decreto 52/2021, en relación con el artículo 27.2.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Sin embargo, afirma la Memoria del Análisis de impacto Normativo (en lo sucesivo, MAIN) *“que la tramitación urgente de la disposición aunque supone prescindir del trámite de consulta pública previa, y que los plazos de los distintos trámites se reduzcan a la mitad; sin embargo el proyecto ya había sido sometido a consulta pública, con fecha de publicación el día 12 de febrero de 2021, en el periodo comprendido desde el 13 al 17 de febrero de 2021”*.

En otro orden de cuestiones, observamos que consta en el expediente la MAIN, elaborada por la Consejería de Transportes e Infraestructuras, cuya versión extendida se ajusta, en términos generales, a lo previsto en el artículo 7 del Decreto 52/2021.

Se aprecia, no obstante, que la última versión de la MAIN no incorpora una referencia a la evaluación “ex post” en los términos previstos en el artículo 7.4 e) del Decreto 52/2021, por lo que debería incorporarse alguna mención a este extremo en la misma.

En adición, deberá actualizarse la referencia que la ficha de resumen ejecutivo de la MAIN hace al trámite de audiencia e información pública, señalando que el mismo ya se ha realizado, puesto que, conforme al artículo 7.5 del Decreto 52/2021,





“el centro directivo competente para la realización de la memoria actualizará el contenido de la misma con las novedades significativas que se produzcan a lo largo del procedimiento de tramitación, en especial, la descripción de la tramitación y consulta”.

Como viene refiriendo la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid a propósito de las normas reglamentarias que informa (doctrina que resulta perfectamente extrapolable a los anteproyectos de ley), la actualización de la MAIN permitirá comprobar que, de hecho, los diversos trámites del procedimiento han resultado útiles y no un mero formalismo de cara a la depuración progresiva de la norma proyectada, esto es, que el documento de referencia *“responde a la naturaleza que le otorga su normativa reguladora como un proceso continuo”*. Así, por todos, en su Dictamen 8/2021, de 12 de enero.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, durante el procedimiento de elaboración de la norma, el centro directivo proponente recabará los informes y dictámenes que resulten preceptivos, así como los estudios y consultas que estime convenientes, debiendo justificar los informes facultativos que se soliciten, en su caso.

Entre los informes preceptivos incorporados al expediente, pueden mencionarse los siguientes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de Presidencia, Justicia e Interior, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8.4 del Decreto 52/2021 y 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.

- Informe de impacto por razón de género, elaborado por la Dirección General de Igualdad (Consejería de Familia, Juventud y Política Social) al amparo del artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.





- Informe de impacto por razón de orientación sexual, identidad y expresión de género, elaborado por la Dirección General de Igualdad (Consejería de Familia, Juventud y Política Social) de acuerdo con el artículo 21 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 Madrid.

- Informe de impacto en la infancia, adolescencia y la familia, elaborado por la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad (Consejería de Familia, Juventud y Política Social) conforme al artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor y de modificación del Código Civil y la Ley de Enjuiciamiento Civil, y la Disposición final décima de la Ley 40/2003, de 18 noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.

- Por otro lado, se ha recabado informe del Consejo de Consumo (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).

Además, el Anteproyecto y la MAIN se comunicaron a las Secretarías Generales Técnicas de cada Consejería 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 (art. 4.3 del Decreto 52/2021). Han presentado observaciones las Consejerías que se relacionan en los antecedentes del presente Informe.





Mediante Resolución de 14 de marzo de 2022 de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, se sometió el Anteproyecto de Ley al trámite de audiencia e información pública por un plazo de siete días hábiles desde el siguiente a su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, conforme prevé el artículo 9 del Decreto 52/2021.

Finalmente, se aporta el preceptivo informe de legalidad elaborado por la Secretaría General Técnica de la Consejería proponente (art. 4.2.e) y 8.5 del Decreto 52/2021), firmado el 1 de abril de 2022 por la Ilma. Sra. Secretaria General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Cuarta.- Examen del contenido normativo del Anteproyecto.

Analizaremos, a continuación, el contenido del Anteproyecto de Ley, tanto desde una perspectiva material como formal, ateniéndonos, en este último aspecto, a las Directrices de Técnica Normativa aprobadas por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005 (en adelante, las “Directrices”), que resultan aplicables en la Comunidad de Madrid *“por su carácter normalizador respecto de la técnica aplicable al procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno”*, según fuera señalado por la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad en su Dictamen 488/2021, de 5 de octubre.

Como se ha comentado antes, el Anteproyecto de Ley examinado consta de un título, una parte expositiva, denominada “Exposición de Motivos” conforme establece la Directriz 11ª, seguida de una parte dispositiva, integrada por un artículo único.

La denominación del título cumple con las previsiones de las Directrices 5ª a 9ª, sin perjuicio de que, dado que lo que va a modificar la Ley 20/1998 será propiamente la Ley que se apruebe tras la tramitación, deberá denominarse *“Anteproyecto de Ley por **la** que se modifica...”* conforme establece la Directriz 7 *in fine*.





La Exposición de Motivos del Anteproyecto describe el contenido del texto y sus antecedentes, identifica su finalidad y resume su concreto alcance, habiendo sido estructurada en tres apartados. Cumple, de ese modo, la función que le atribuyen las Directrices 11ª y 12ª. Además, se justifica la adecuación del Anteproyecto a los principios de buena regulación en los términos prescritos por el artículo 2.1 del Decreto 52/2021.

Se sugiere, sin embargo, reformular la siguiente frase del quinto párrafo del apartado I, que resulta confusa, por excesivamente extensa:

“La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 91.1 dispone que las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio salvo las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros y la regulación de la presente ley posibilita, en ejercicio de las competencias propias de la Comunidad de Madrid, la realización de servicios urbanos en esta modalidad de transporte en su ámbito territorial, si bien la condiciona a la obtención de la preceptiva autorización, dejando para un desarrollo normativo posterior los requisitos que se deberán cumplir sus titulares para obtenerla, así como que se pueda seguir realizando transporte urbano al amparo de las autorizaciones de esta clase domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a su entrada en vigor que deberán cumplir los requisitos que se establezcan”.

De igual modo, y con objeto de evitar ulteriores dudas interpretativas, convendría revisar la mención que contiene el tercer párrafo del apartado III al cumplimiento de los “*requisitos previstos en el artículo 14 ter*”.

Se observa, en tal sentido, que el artículo 14 quater también hace referencia al cumplimiento de “*requisitos y condiciones*” para la prestación de servicios mediante arrendamiento de vehículos con conductor, mientras que la Disposición adicional cuarta que se prevé incorporar al texto normativo -y a la que se refiere este párrafo de la parte expositiva- elude toda mención a estos preceptos.





Dentro de la parte dispositiva, el artículo único modifica la Ley 20/1998 a lo largo de siete apartados.

- Los **apartados Uno, Dos y Tres** realizan una modificación estructural de la Ley, cambiando la denominación del Capítulo III y reagrupando los artículos 9 a 14 quater en dos nuevas secciones. La primera de ellas relativa al transporte de viajeros en automóviles de turismo –taxis-, y la segunda referente al transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor.

- En relación con esta segunda modalidad de transporte, el **apartado Cuatro** del artículo único del Anteproyecto incorpora a la Ley 20/1998 un artículo 14 ter con la siguiente redacción:

“Artículo 14 ter. Arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

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

Como expusimos, tras la reforma operada por el RD 13/2018, las autorizaciones VTC de carácter estatal, esto es, las que la Comunidad de Madrid otorga por delegación, sólo habilitan para prestar actividad de arrendamiento de





vehículos con conductor en el ámbito interurbano, quedando excluido de las mismas el transporte urbano.

Igualmente, ya adelantamos que la Comunidad de Madrid no ha regulado la autorización VTC dentro de su territorio, habiéndose valido hasta el momento de la estatal que otorga por delegación.

En consecuencia, en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización de los períodos temporales indicados en la Disposición Transitoria del RDL 13/2018, la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor en el ámbito urbano madrileño, quedará huérfana de autorización.

Ante esta situación, el prelegislador prevé introducir en la Ley 20/1998 el artículo transcrito, con el objeto de colmar la laguna que, en el ámbito urbano, ha quedado tras la reforma operada por el RDL 13/2018, configurando una autorización autonómica de arrendamiento de vehículos con conductor, limitada a dicho ámbito.

Dentro del artículo 14 ter, su apartado 2 establece que *“en todo caso, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas”*.

Esta regla de proporcionalidad es similar a la existente en el artículo 48.3 LOTT, a cuyo tenor:

“3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en



vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa”.

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 21 de octubre de 2021 resume los cambios operados en la imposición de esta medida limitativa en los siguientes términos:

“La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (la denominada Ley ómnibus), derogó los artículos 49 y 50 LOTT que contemplaban la posibilidad de restringir la libre concurrencia en el transporte por carretera en caso de desajustes entre la oferta y la demanda. En el preámbulo se declara libre el acceso y ejercicio de las actividades de arrendamiento de vehículos.

Con ello quedó sin efecto el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, que facultaba al órgano competente a denegar la autorización solicitada cuando existiera *“una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio y los potenciales usuarios del servicio”*, entendiéndose que, en todo caso, era manifiesta la referida desproporción y que, en consecuencia, procedía denegar la autorización *“cuando la relación entre el número de autorizaciones de esta clase domiciliadas en la comunidad autónoma de que se trate y el de autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en la misma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas”*.

Posteriormente, la Ley 9/2013, de 4 de julio, modificó el artículo 48.2 LOTT y contempló de nuevo limitaciones al otorgamiento de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en vehículos con conductor: *“No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase*



de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor".

El desarrollo reglamentario de la modificación operada por la Ley 9/2013 se materializó en el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, que dio nueva redacción a los artículos 181 y 182 del ROTT. Con la nueva redacción del artículo 181.3 ROTT se podía denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de VTC cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en la que pretendan domiciliarse y el de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en el mismo territorio fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

Como señala la STC 105/2018, de 4 de octubre de 2018, Recurso: 5333/2017 (Roj: STC 105/2018), *"la nueva redacción del artículo 181.3 desarrolló la previsión del artículo 48.2 LOTT y facultó al órgano competente para denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a fin de mantener el adecuado equilibrio en su territorio entre la oferta de esa modalidad de transporte y la de transporte público de viajeros en vehículos de turismo: en otras palabras, entre vehículos con autorización VTC y taxis. La misma norma reglamentaria añade que "se entenderá en todo caso que se produce una situación de desequilibrio, y en consecuencia procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas", si bien las Comunidades Autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrían modificar esa regla de proporcionalidad y aplicar una que fuera menos restrictiva".*

(...)

Finalmente, la nueva regulación fue completada con la adopción del Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, que procedió a modificar la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Entre otras cuestiones, dicha norma de urgencia añadió un nuevo apartado 3 al artículo 48 LOTT, incorporando parte de las previsiones normativas contenidas en el antes mencionado artículo 181.3 ROTT en la redacción dada por el Real Decreto 1057/2015: por un lado, la previsión relativa a la presunción iuris et de iure de desequilibrio y consiguiente obligación de denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma





en que pretendan domiciliarse y el de las transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas; y, por otro lado, la previsión relativa a que las comunidades autónomas con competencias delegadas en la materia podrían modificar la citada proporción introduciendo una menos restrictiva”.

A su vez, el Tribunal Supremo se pronunció sobre el carácter proporcionado de esta limitación cuantitativa en su Sentencia de 4 de junio de 2018, donde se lee:

“... una vez admitida la justificación de preservar un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano a fin de asegurar una modalidad como la del taxi, la previsión de una proporción entre el número de licencias es sin duda una medida idónea y proporcionada, sin que parezca fácil arbitrar una medida alternativa que pudiera ser menos restrictiva ni corresponda hacerlo a esta Sala.

Otra cosa es la consideración que pudiera recibir la proporción escogida (1/30), toda vez que la justificación que la Administración ha ofrecido ha sido exclusivamente la histórica, que fue la proporción acordada reglamentariamente en 1998 y también sin que entonces se explicitara ninguna justificación de tal cifra, que ha venido manteniéndose inalterada. Aunque no hay certeza sobre cuál es la relación existente en la actualidad en los distintos municipios, no parece discutible, según las manifestaciones y documentación aportadas por las partes, que tras la concesión de numerosas licencias de VTC en los últimos años aprovechando la supresión primero de las limitaciones y la tardanza en aprobar el reglamento ahora impugnado después, sea posiblemente superior incluso a 1/10 en las principales ciudades. Ello quiere decir, tal como ponen de relieve las partes recurrentes, que la reintroducción de esta limitación cuantitativa suponía en el momento de aprobarse el Real Decreto 1057/2015, una congelación en el número de licencias VTC ya otorgadas. Ahora bien, si la Administración no ha ofrecido justificación razonada de la concreta proporción 1/30, tampoco los recurrentes plantean una posible alternativa a la misma, al margen de su oposición frontal a la contingencia de las licencias VTC. A lo cual hay que añadir una circunstancia de indudable trascendencia, que el límite reglamentario 1/30 es un límite máximo que puede ser rebajado por las administraciones competentes, permitiendo que haya más de una licencia VTC por cada 30 taxis.

Pues bien, si tomamos en consideración las circunstancias descritas, esto es, que ninguna de las partes demandadas aporta criterios útiles para poder determinar una proporción ideal entre ambos tipos de transporte urbano, que tampoco los recurrentes





desvirtúan que dicha proporción máxima pueda servir para mantener el objetivo de una relación equilibrada entre ambas modalidades de transporte y, finalmente, que se trata de un límite máximo que puede ser adaptado a las concretas circunstancias municipales por las comunidades autónomas o los ayuntamientos competentes, hemos de concluir que no se acredita la disconformidad a derecho de dicha proporción”.

En definitiva, el establecimiento de una regla de proporcionalidad en los términos indicados está, a día de hoy¹, refrendada por los Tribunales.

Por otra parte, aún dentro del análisis del nuevo artículo 14 ter, debemos poner de relieve el hecho de que la nueva regulación tan solo alude a la existencia de una nueva autorización VTC de ámbito autonómico, sin precisar ninguna otra circunstancia relativa a la misma, que queda relegada al desarrollo reglamentario posterior.

En este punto, podemos traer a colación el Dictamen 1.124/2010, de 14 de octubre del Consejo Consultivo de Castilla y León el cual señala que *“resulta deseable que cualquier habilitación reglamentaria contenida en una ley sea no sólo precisa en cuanto a la determinación de la materia para la que se otorga sino que, además, contenga una indicación, siquiera mínima, de los criterios y principios que deben seguirse en su ejercicio”*, añadiendo su Dictamen 165/2013, de 27 de marzo que *“no puede considerarse una medida de buena técnica legislativa la creación de preceptos sin contenido sustancial. Por ello debe valorarse la conveniencia de llevar a cabo deslegalizaciones sin indicar unos criterios o parámetros mínimos que permitan acotar el futuro desarrollo reglamentario”*.

En esta línea, recordamos igualmente que la Directriz 42 señala en cuanto a *“las autorizaciones y mandatos dirigidos a la producción de normas jurídicas (habilitaciones de desarrollo y de aplicación reglamentarios, mandatos de presentación*

¹ Mediante Auto del Tribunal Supremo de 24 de noviembre de 2021 se ha admitido a trámite un recurso de casación contra la sentencia 96/2021, de 29 de enero de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, residenciando el interés casacional en *“reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir la jurisprudencia de esta Sala -referida en el razonamiento jurídico segundo de esta resolución- a efectos de analizar la regla de proporcionalidad 1 VTC/30 Taxis a la luz de los artículos 49 TFUE (libertad de establecimiento) y de los artículos 102 y 107 TFUE (ayudas de Estado) y aclarar si resulta pertinente el planteamiento de la cuestión prejudicial que solicita la actora”*.





de proyectos normativos, etc.)” que “las cláusulas de habilitación reglamentaria acotarán el ámbito material, los plazos, si procede, y los principios y criterios que habrá de contener el futuro desarrollo”.

En definitiva, se sugiere perfilar de forma más precisa el régimen autorizador que contempla el Anteproyecto, fijando unos parámetros mínimos relativos a la nueva autorización.

- El **apartado Cinco** añade a la Ley 20/1998 un nuevo artículo 14 quater con la siguiente redacción:

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

Su tenor resulta similar a lo señalado en el segundo párrafo del artículo 14 *ter* (“*La realización de servicios urbanos mediante esta modalidad de transporte en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, queda condicionada a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización para lo que deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente*”), si bien en este caso ya referida a los “requisitos y condiciones” que han de cumplir los titulares de las autorizaciones, cuyo establecimiento también se hará “reglamentariamente”, por lo que nos remitimos a lo precedentemente expuesto.

- El **apartado Seis** del artículo único, como adelantamos, introduce en la Ley 20/1998 una nueva Disposición adicional cuarta con el siguiente tenor:

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





septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

Se permite, así, que los titulares de autorizaciones VTC otorgadas por delegación del Estado puedan seguir prestando esos servicios en el ámbito urbano, una vez expiradas las limitaciones temporales impuestas por el régimen transitorio definido por el RDL 13/2018.

Sin embargo, la redacción del segundo párrafo (*“no obstante lo previsto en el párrafo anterior, deberán cumplir los requisitos y condiciones que se desarrollen reglamentariamente”*), induce a confusión, puesto que parece desprenderse del mismo que hará falta un acto de comprobación del cumplimiento de los requisitos –los desarrollados en el futuro, se entiende- para poder seguir prestando tales servicios. En adición, no se precisa la normativa en base a la cual deberá, en su caso, verificarse el cumplimiento de los requisitos de las autorizaciones si el desarrollo reglamentario llegara a demorarse en el tiempo.

Por lo tanto, se sugiere revisar la redacción, aclarando estos extremos, en aras del principio de seguridad jurídica. Recordamos, en este punto, que el artículo 2.4 del Decreto 52/2021 señala: *“A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas”*.

Convendría, de igual modo, que el Anteproyecto fijase un plazo máximo para abordar la regulación de “los requisitos y condiciones” a que se hace referencia.

- En último término, el **apartado Siete** modifica la Disposición final primera de la Ley 20/1998, que queda redactada en los siguientes términos:





“En lo no previsto en la presente ley o en las demás normas de la comunidad autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.

Quedan exceptuadas de dicha aplicación supletoria las disposiciones sancionadoras introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes Terrestres por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras”.

Así, el primer párrafo remite a la aplicación supletoria de la LOTT, -en una reproducción literal de lo prevenido actualmente en la Disposición final primera de la Ley 20/1998-.

El segundo párrafo, que se incluye como novedad, opta por exceptuar de dicha supletoriedad, en materia sancionadora, las disposiciones introducidas en la LOTT por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Con tal redacción se configura, en esencia, una remisión a una norma del Estado en ciertos supuestos, de tal forma que, en virtud de esta opción legislativa, en materia sancionadora de VTC, se aplica la LOTT, con excepción de las nuevas disposiciones sancionadoras introducidas por la Ley 13/2021.

Ciertamente, debemos reiterar que la regulación de las VTC dentro de su ámbito territorial por parte de la Comunidad de Madrid es plena desde el punto de vista legislativo, pudiendo configurarla como tenga por conveniente dentro de los





límites que marca el ordenamiento jurídico. Sin embargo, no es menos cierto que la remisión proyectada podría dificultar la comprensión de los exactos términos en que el régimen sancionador de la LOTT debe ser aplicado en la Comunidad de Madrid en materia de vehículos de arrendamiento con conductor.

Sobre este particular, podemos traer a colación el Dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León 671/2011, de 30 de junio, donde se afirma que *“en varios dictámenes se ha señalado que las remisiones normativas, tanto internas como externas a la ley, si se utilizan con prudencia pueden facilitar el más exacto entendimiento de los preceptos. Pero traspasado un determinado umbral, no fácil de fijar en abstracto, la profusión de remisiones puede dificultar y hasta impedir una normal intelección de la ley. De ahí que el Consejo de Estado venga recomendando la reducción de las remisiones hasta lo estrictamente indispensable”*.

En base a lo expuesto, sería deseable, por razones de técnica legislativa y de seguridad jurídica, proceder a regular el régimen sancionador aplicable a la actividad de arrendamiento con conductor en el ámbito urbano madrileño, como la Comunidad de Madrid tenga por conveniente, en el ejercicio de sus competencias en la materia.

No obstante ello, y de mantenerse la redacción en los términos previstos, hemos de reparar en el hecho de que el artículo 16 de la Ley 20/1998 ya contiene, en su primer apartado, una remisión a la LOTT en lo que atañe al régimen sancionador: *“En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente Ley”*.

Por ello, en orden a una mejor sistemática y comprensión de la norma, se sugiere reconsiderar la ubicación de la previsión analizada en este precepto, reformulando su redacción.





Finalmente, se recomienda la incorporación al texto de una Disposición final relativa a la entrada en vigor de la norma proyectada.

En virtud de todo lo expuesto, procede formular la siguiente

CONCLUSIÓN

El Anteproyecto de Ley merece el parecer favorable de esta Abogacía General, sin perjuicio de las observaciones consignadas en este Dictamen.

Es cuanto se tiene el honor de informar.

Madrid, a fecha de firma

**La Letrada-Jefe en la Consejería de
Transportes e Infraestructuras**

Firmado digitalmente por: RECARTE LLORENS CRISTINA
Fecha: 2022.04.19 11:32

Cristina Recarte LLOrens

CONFORME

EL ABOGADO GENERAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Firmado digitalmente por: BANCIELLA RODRIGUEZ-MIÑON LUIS
Fecha: 2022.04.19 12:14

Luis Banciella Rodríguez-Miñón

**ILMA. SRA. SECRETARIA GENERAL TÉCNICA
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS**



26 de abril de 2022

Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

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 legislativa plena sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contempla en su regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, pues, hasta la promulgación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, con 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, las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, expedidas por la Comunidad de Madrid por competencia delegada de la Administración del Estado, pasan a habilitar para realizar, exclusivamente, servicios de transporte interurbano.

La disposición transitoria única del citado real decreto-ley establece que durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, los titulares de este tipo de

autorizaciones podrán continuar prestando servicios de ámbito urbano. Esta habilitación tiene carácter indemnizatorio por las modificaciones introducidas en relación a la nueva delimitación del ámbito territorial de las autorizaciones, previendo, además de forma excepcional, la posibilidad de poder contar con otros dos años, contados a partir del periodo del plazo de cuatro años.

La regulación que contiene la modificación que se realiza es compatible con la normativa estatal en la materia y viene a completar la normativa de la Comunidad de Madrid respecto de los transportes discrecionales de viajeros al incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 91.1 dispone que las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. La presente ley posibilita, la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid siempre que se cuenta con la preceptiva autorización, pero, además, permite que los puedan seguir realizando las autorizaciones de esta clase domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a su entrada en vigor.

En definitiva, tras la finalización de los periodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, las empresas titulares de autorizaciones arrendamiento con de vehículos con conductor VTC-nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, realizarán los transportes interurbanos al amparo de esta autorización debiendo cumplir, por tanto, la normativa estatal en la materia y, además, podrán realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, cuando resulten habilitadas para ello, por cumplir los requisitos que al efecto se exijan.

II

Conforme a lo previsto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículo 2 del 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda en introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros en el ámbito de la Comunidad de Madrid, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su territorio a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en

la Comunidad de Madrid, existentes tras la finalización de los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Del mismo modo, su adopción responde al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible para establecer el marco jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid, así como para que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a la entrada en vigor de esta ley puedan seguir realizando transporte de carácter urbano.

Asimismo, se cumple con el principio de seguridad jurídica, pues, con esta regulación se ofrece certeza a todos los implicados en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como a los usuarios, y, además, se incardina de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

Se adecúa al principio de eficiencia, puesto que la norma no conlleva cargas administrativas innecesarias, y también al principio de transparencia, habiéndose dado publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo dispuesto 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».

III

La modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se estructura en una parte expositiva, un artículo único con siete apartados y dos disposiciones finales.

Mediante el artículo único se modifica el nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor» y se divide en dos secciones, una dedicada al Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo y otra al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor y se añaden dos artículos, uno para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros en la regulación de la Comunidad de Madrid, condicionando el ejercicio de la actividad a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización previendo que mediante desarrollo reglamentario se establecerán los requisitos para su obtención; el otro, para precisar que la realización de los servicios urbanos en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor deberán cumplir los requisitos que se establezcan

reglamentariamente y se modifica el régimen sancionador en relación a la actividad de arrendamiento con conductor.

Asimismo, se añade una disposición adicional cuarta a la ley para determinar que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, y expedidas por ésta con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Por último, se establecen dos disposiciones finales, la primera para determinar que al año de la aprobación y entrada en vigor de la ley se abordará el desarrollo reglamentario, y la segunda para contemplar su entrada en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

Artículo único. *Modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.*

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

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

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

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

Tres. Se incorpora una nueva Sección 2ª al Capítulo III, que incluirá los artículos 14 ter y 14 quater, con la siguiente rúbrica y contenido:

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

Cuatro. Se añade un artículo 14 ter, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

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

Cinco. Se añade un artículo 14 *quater*, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Seis. Se modifica el artículo 16. 1 en su primer párrafo que queda redactado en los siguientes términos:

« Artículo 16. *Infracciones y sanciones.*

1. En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987,

de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera, en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente ley, salvo las disposiciones sancionadoras en materia de arrendamiento de vehículos con conductor introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que no serán de aplicación.

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

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

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente».

Disposición final primera. *Plazo para el desarrollo reglamentario.*

El desarrollo reglamentario de la presente ley se realizará al año de la aprobación y entrada en vigor de la misma.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, siendo también publicada en el Boletín Oficial del Estado.

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

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Órgano proponente	Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha:	26 abril 2022
Título de la norma	Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.		
Tipo de memoria	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Modificación de una norma con rango de ley para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de Comunidad de Madrid como una modalidad de transporte de viajeros habilitando a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor, y solo a éstas, a seguir realizando servicios de carácter urbano a partir de octubre de 2022.		
Objetivos que se persiguen	Incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros y habilitar a los titulares de las autorizaciones de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor de esta modificación, y solo a éstas, para seguir realizando servicios de carácter urbano cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor		



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



<p>Adecuación al orden de competencias</p>	<p>La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial; asimismo, el artículo 21.d) la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.</p>	
<p>Impacto económico y presupuestario</p>	<p>Efectos sobre la economía en general</p>	<p>Se posibilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a su entrada en vigor a que puedan seguir realizando transporte urbano a partir de octubre de 2022, una actividad económica con incidencia en el sector de la automoción, fabricantes y concesionarios de vehículos y que genera cerca de 20.000 puestos de trabajo, directos e indirectos.</p>
	<p>En relación con la competencia</p>	<p><input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>



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



INTRODUCCIÓN

La presente memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de las Instrucciones Generales para la aplicación del procedimiento para el ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria, aprobadas por Acuerdo de 5 de marzo de 2019, del Consejo de Gobierno, en lo que no se opone al decreto.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos

El artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, otorga al Estado competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable, en las comunidades autónomas.

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

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

Por ello, al objeto de evitar el vacío normativo, la Comunidad de Madrid, al amparo de lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos, siendo de aplicación a todos los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el territorio de la misma.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, no contempla en su regulación la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, ya que hasta la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (es decir, a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE), dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos producidos en las normas estatales en relación a la materia de arrendamiento con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, determina que las autorizaciones de transportes de



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

b) Adecuación de los principios de buena regulación

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

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

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



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

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

c) Análisis de alternativas

No cabe alternativa posible, ya que se trata de contemplar normativamente la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor como transporte discrecional de viajeros mediante su incorporación en una ley ya existente, la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, por lo que se requiere que el proyecto normativo tenga rango legal y no establecer regulación alguna no parece razonable.

d) Plan Normativo

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, la modificación que se propone se encuentra prevista en el Plan Normativo de XII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2021.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollan íntegramente en su ámbito territorial, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, al objeto de regular los transportes urbanos y su coordinación con los interurbanos realizados en su ámbito territorial y con este proyecto normativo se pretende completar la regulación de los transportes de viajeros de carácter urbano incorporando la modalidad de transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor.



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

Respecto del artículo único:

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

El **apartado dos** incorpora una nueva Sección 1ª al Capítulo III, que incluirá los artículos 9 a 14 Bis y tendrá la siguiente rúbrica «**SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO**»

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

El **apartado cuatro** añade el artículo 14 ter por el que se incorpora la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros, cuyos precios no estarán sujetos a tarifas administrativas; condiciona la realización de los servicios urbanos a la obtención de la correspondiente autorización y establece que esta podrá ser denegada cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas.

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

En el **apartado seis** se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 16, referido a Infracciones y sanciones para prever que en el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente ley **excepto las disposiciones sancionadoras en materia de arrendamiento con conductor introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en**



materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras que no serán de aplicación

En el **apartado siete** se añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, en la que se prevé que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes en el momento de la entrada en vigor de la modificación que se propone, y para solo estas, seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid, tras la finalización del plazo de las habilitaciones temporales contempladas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre. Sin perjuicio de ello, deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente, en virtud de lo previsto en el artículo 14 ter.1 de la presente ley, quedando autorizadas para la realización de este tipo transporte hasta ese momento.

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

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

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

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

c) Vigencia de la norma

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

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

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



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

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

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

El proyecto normativo propuesto viene a completar la regulación del transporte urbano realizado en la Comunidad de Madrid en la citada ley mediante la ordenación de los servicios de transporte prestados con vehículos destinados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

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

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

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario



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

b) Impacto económico

La regulación que se contiene en el proyecto normativo tiene impacto económico en la medida que se incorpora una actividad económica vinculada al transporte de viajeros cuyo ámbito de actuación mayoritario se circunscribe en la actualidad a núcleos urbanos que, en el caso de la Comunidad de Madrid, se refiere a la ciudad de Madrid.

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

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

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

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

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

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



afecta directamente al sector de la automoción (fabricantes, concesionarios, repuestos) pero también a las compañías de seguros, empresas de renting y bancos, etc.

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

5. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

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

En este sentido, si bien la norma que se propone, en el artículo 14.ter.1 condiciona la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, a que sus titulares estén en posesión de la correspondiente autorización, en el apartado 2 del mismo artículo se dispone que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

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

6. IMPACTO DE CARÁCTER SOCIAL Y OTROS IMPACTOS



a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto por razón de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, de aplicación supletoria en la Comunidad de Madrid, y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 13.1.c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, corresponde a la Dirección General de Igualdad.

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

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

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor es preciso recabar el informe del impacto en la familia, infancia y adolescencia.

De conformidad con el artículo del artículo 11.14 del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, su emisión corresponde a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad que, mediante informe de fecha 22 de febrero de 2022, informa que examinado el contenido de la norma se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

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

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



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

d) Otros Impactos

Impacto sobre la unidad de mercado y la competencia

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

En la modificación que se proyecta se establece, al igual que se venía recogiendo en la normativa estatal, que «*procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor autonómicas otorgadas por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, junto con las estatales habilitadas para prestar servicios urbanos, y el número de las autorizaciones concedidas para realizar transporte de viajeros en automóviles de turismo domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas*».

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

No se prevén otros impactos.

7. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

7.1. Declaración de la Tramitación por urgencia.

Con motivo de lo que se establece en el Real Decreto-ley13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor en el caso de que la Comunidad de Madrid no establezca una regulación al efecto, a la finalización de los plazos que en el mismo se disponen, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC-nacional), domiciliadas en la Comunidad de Madrid, no podrán seguir prestando servicios urbanos.



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

Manteniéndose las razones de urgencia que justificaban su tramitación por esta vía en el citado anteproyecto y, teniendo en cuenta que, en otro caso, al no contar con el tiempo necesario para tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, por el procedimiento ordinario, pues, a partir de octubre de 2022, las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid solo podrían realizar servicios de carácter interurbano, con el consiguiente perjuicio para los usuarios de este tipo de servicios en el ámbito urbano, y teniendo en cuenta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica de los afectados por la normativa en la materia, a propuesta de la Dirección General de Transportes y Movilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 52/2021, por Orden del Consejero de Transportes e Infraestructuras de fecha 16 de febrero de 2022 se declaró la tramitación por urgencia del procedimiento de elaboración y aprobación del anteproyecto por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

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

7.2. Trámite de consulta pública

El trámite de consulta pública está previsto en los artículos 4 y 5 del Decreto 52/2001, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid.



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

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

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



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

7.3. Informes solicitados.

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

De conformidad con lo anterior se han solicitado y emitido, con las salvedades que se indican, los siguientes informes:

- Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.a) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior.

- Observaciones de las secretarías generales técnicas de las diferentes consejerías, de conformidad con el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y el artículo 35 del Reglamento del Funcionamiento Interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado mediante Decreto 210/2003, de 16 de octubre, del Consejo de Gobierno.

- Informes de impacto de carácter social, en el sentido señalado en el apartado 6 de esta MAIN.



- Informe del Consejo de Consumo, de acuerdo con el artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.

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

- De la Abogacía General, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

7.3.1. Informes emitidos.

- Informe de coordinación y calidad normativa.

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

- Informes de las secretarías generales técnicas.

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

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



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

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

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

- Posibilidad de fijar excepciones reglamentarias a la libertad de precios.
- Exigencia de título habilitante.
- Posibilidad de fijar reglamentariamente requisitos y condiciones en la prestación del servicio.
- Aplicación, por omisión de regulación, del régimen sancionador previsto en la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento con conductor.

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

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



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

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

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

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

- Informe del Consejo de Consumo.

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

- Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera.

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



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

a) Departamento de Mercancías.

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

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

b) Departamento de Viajeros.

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

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

Con base a lo anterior proponen:

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



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

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

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

• ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)

Presentan una alegación en el sentido de eliminar la disposición adicional cuarta por la que se habilita a las Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la ley para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, lo que no puede ser tenido en cuenta ya que las autorizaciones existentes fueron legalmente otorgadas con motivo de un vacío normativo habido en la normativa estatal en un periodo de tiempo en el que no regía la proporción 1/30 y, si bien los ciudadanos deben poder optar entre todas las modalidades de transporte existentes para realizar sus desplazamientos, corresponde a las administraciones arbitrar las medidas para que puedan llevar a cabo esa opción.

• FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID (FPTM)

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



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

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

Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que, como se expone en el apartado I. Oportunidad de la propuesta, en la letra a) Fines y objetivos de esta MAIN, el Estado, conforme al artículo 149.1.21ª tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las comunidades autónomas mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera.

Por su parte, la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos.

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



- servicio del taxi se entiende contestada en el apartado referido a Otros impactos. d).1 Impacto sobre la unidad de mercado de esta MAIN.
- En cuanto a la inadecuación de las memorias de impacto económico, de género e impacto en las familias, no puede aceptarse ya que se trata de impactos que se encuentran perfectamente justificados, como así lo acredita, en los dos últimos casos, los informes de la Dirección General de Igualdad y de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad según los cuales el anteproyecto no incide en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y no tiene impacto en materia de infancia, familia y fomento de la natalidad, respectivamente.
 - En relación a la falta de valoración en la memoria de la responsabilidad patrimonial del legislador, no es objeto de esta MAIN y respecto de la ausencia de previsión expresa en materia de consumidores y usuarios se ha solicitado el correspondiente informe al Consejo de Consumo el cual ha informado que la regulación contenida en el anteproyecto tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios.

• ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM)

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

7.4. Trámite de audiencia e información públicas.

El trámite de audiencia e información públicas se ha realizado con la publicación del anteproyecto y de la MAIN que lo acompaña entre los días 16 y 24 de marzo de 2022 en el Portal de Transparencia, de conformidad con los artículos 9 y 11.3.b) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

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

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



- D^a M. Ángeles de la Iglesia Sanz que, mediante escrito de fecha 1 de marzo, realiza distintas observaciones que no afectan al contenido de la norma que se propone y en cuanto a su contenido no interpreta correctamente el mismo ya que al tratarse de una modalidad de transporte discrecional de viajeros distinta de la prestada con automóviles de turismo (taxi) no le son de aplicación los artículos a los que hace referencia, por una parte y, por otra, el anteproyecto de ley que se tramita se hace no en base a la habilitación otorgada por la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, a las comunidades autónomas sino que se hace conforme a la competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero.

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

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

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

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

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



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

La interpretación que realizan no es correcta ya que, por una parte, si bien se deja a un ulterior desarrollo reglamentario tanto los requisitos para la obtención de la autorización para realizar transporte urbano como los relativos a la prestación de los servicios, se habilita a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid a seguir realizando estos servicios tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y, por otra, de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en los incumplimientos de las normas reguladoras de los transportes será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, y de acuerdo con la disposición final primera resulta de aplicación supletoria las normas del Estado. En definitiva, se sigue exigiendo que se trate de servicios previamente contratados y su incumplimiento sí sería sancionable con el régimen sancionador anterior a esta última modificación.

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

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



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

Realizan las siguientes alegaciones:

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



Respecto de la alegación formulada cabe resaltar que la Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, de acuerdo con el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolla íntegramente en su ámbito territorial, y en uso de esa competencia, y para evitar el vacío normativo en el ámbito del transporte urbano generada por la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la que se regula el transporte urbano de viajeros y su coordinación con los transportes interurbanos.

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

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

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

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

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



a lo que se dispone en el anteproyecto solo se contempla que «*Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor **domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes** en el momento de la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano.....*».

En consecuencia, solo las autorizaciones de la clase VTC domiciliadas en la Comunidad quedarán habilitadas para realizar transporte urbano sin que puedan domiciliarse en la Comunidad de Madrid las autorizaciones concedidas por otras comunidades autónomas, por lo que, en ningún caso éstas podrán ser habilitadas para realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

Realizan las siguientes alegaciones:

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

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



de septiembre, sino en virtud de la competencia exclusiva que ostenta la Comunidad de Madrid, al amparo de lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, en base a la cual se dictó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

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

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

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

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

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

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



los titulares de las correspondientes autorizaciones que venían prestando servicios VTC, tanto urbanos como interurbanos, sigan prestando los mismos servicios en la Comunidad de Madrid. Sin embargo, entienden que el anteproyecto genera incertidumbre y que debería realizarse una mínima indicación de las materias a regular por reglamento, lo que no se acepta ya que como se viene exponiendo, por una parte, el anteproyecto contiene la regulación mínima imprescindible para la incorporación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la normativa de la Comunidad de Madrid, y por otra, sí establece las materias sobre las que se realizará un desarrollo posterior, al determinar que serán los requisitos que deben cumplir los titulares para la obtención de la autorización (artículo 14 ter), las condiciones y requisitos que han de cumplirse en la prestación de los servicios (artículo 14 quater) y las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, para poder seguir realizando servicios de carácter urbano tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

Respecto de la MAIN:

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

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

En cuanto al anteproyecto de Ley:

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

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

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

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



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

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

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

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

8. EVALUACIÓN EX POST

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

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



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

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

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

El anteproyecto de ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid que se propone cuenta con un artículo único con siete apartado y dos disposiciones finales por lo que se entiende reviste la característica exigida en el artículo 167.1 del Reglamento de la Asamblea de Madrid.

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

Madrid, a fecha de firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO JOSÉ LUIS
Fecha: 2022.05.03 10:10



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1277812853516048985971



ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO, DE 4 DE MAYO DE 2022, POR EL QUE SE APRUEBA EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 20/1998, DE 27 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID Y SE ORDENA SU REMISIÓN A LA ASAMBLEA DE MADRID PARA SU TRAMITACIÓN EN LECTURA ÚNICA.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contempla en su regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, toda vez que hasta la promulgación de las Leyes estatales 25/2009, de 22 de diciembre y 17/2009, de 23 de noviembre, por las que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

De otra parte, a partir del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, pasan a habilitar a sus titulares para realizar, exclusivamente, servicios de transporte interurbano, ello sin perjuicio del otorgamiento, con el carácter de indemnización compensatoria, de una habilitación temporal para seguir prestando servicios urbanos, durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, ampliables, con carácter excepcional, por dos años más, cuando se acredite que la inversión realizada supera los cuatro años.

El presente Anteproyecto de Ley tiene por objeto la modificación de la citada Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en lo que se refiere a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, al objeto de crear una nueva autorización madrileña de ámbito urbano para esta actividad, y permitir, asimismo, que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor VTC-nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, tras la finalización de los periodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, puedan seguir prestando servicios de transporte urbano en el ámbito territorial madrileño.

El texto proyectado se compone de una parte expositiva y otra dispositiva, integrada ésta última por un artículo único, con siete apartados, y dos disposiciones finales.

La regulación que contiene la modificación es compatible con la normativa estatal en la materia y viene a completar la normativa de la Comunidad de Madrid respecto de los transportes discrecionales de viajeros al incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

En consecuencia, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, y con los artículos 140 y 167.1 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, el Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Transportes e Infraestructuras, previa deliberación, en su reunión del día 4 de mayo de 2022,

ACUERDA

Primero. Aprobar el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que figura como Anexo al presente Acuerdo.

Segundo. Ordenar su remisión a la Asamblea de Madrid y solicitar su tramitación parlamentaria en lectura única.

Madrid, a 4 de mayo de 2022

EL CONSEJERO DE TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURAS

LA PRESIDENTA DE LA
COMUNIDAD DE MADRID

David Pérez García

Isabel Díaz Ayuso

ANEXO

Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

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 legislativa plena sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contempla en su regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, pues, hasta la promulgación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que incorpora parcialmente a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, dicha actividad no tiene, a los efectos de la legislación de ordenación de los transportes, la consideración de transporte discrecional de viajeros, sino de actividad auxiliar y complementaria de transporte.

Tras diversos cambios normativos en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, con 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, las autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, expedidas por la Comunidad de Madrid por competencia delegada de la Administración del Estado, pasan a habilitar para realizar, exclusivamente, servicios de transporte interurbano.

La disposición transitoria única del citado real decreto-ley establece que durante los cuatro años siguientes a su entrada en vigor, los titulares de este tipo de autorizaciones podrán continuar prestando servicios de ámbito urbano. Esta habilitación tiene carácter indemnizatorio por las modificaciones introducidas en relación a la nueva delimitación del ámbito territorial de las autorizaciones, previendo, además de forma excepcional, la posibilidad de poder contar con otros dos años, contados a partir del periodo del plazo de cuatro años.

La regulación que contiene la modificación que se realiza es compatible con la normativa estatal en la materia y viene a completar la normativa de la Comunidad de Madrid respecto de los transportes discrecionales de viajeros al incorporar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes

Terrestres, en su artículo 91.1 dispone que las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. La presente ley posibilita, la realización de servicios urbanos mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid siempre que se cuenta con la preceptiva autorización, pero, además, permite que los puedan seguir realizando las autorizaciones de esta clase domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a su entrada en vigor.

En definitiva, tras la finalización de los periodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, las empresas titulares de autorizaciones arrendamiento con de vehículos con conductor VTC-nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, realizarán los transportes interurbanos al amparo de esta autorización debiendo cumplir, por tanto, la normativa estatal en la materia y, además, podrán realizar transporte urbano en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, cuando resulten habilitadas para ello, por cumplir los requisitos que al efecto se exijan.

II

Conforme a lo previsto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículo 2 del 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se cumplen los principios de necesidad y eficacia, en cuanto que la razón de interés general en que se funda en introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros en el ámbito de la Comunidad de Madrid, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su territorio a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes tras la finalización de los plazos previstos en la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Del mismo modo, su adopción responde al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible para establecer el marco jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid, así como para que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes a la entrada en vigor de esta ley puedan seguir realizando transporte de carácter urbano.

Asimismo, se cumple con el principio de seguridad jurídica, pues, con esta regulación se ofrece certeza a todos los implicados en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como a los usuarios, y, además, se incardina de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

Se adecúa al principio de eficiencia, puesto que la norma no conlleva cargas administrativas innecesarias, y también al principio de transparencia, habiéndose dado publicidad al proyecto normativo mediante su publicación en el Portal de Transparencia, conforme a lo

dispuesto 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».

III

La modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se estructura en una parte expositiva, un artículo único con siete apartados y dos disposiciones finales.

Mediante el artículo único se modifica el nombre del Capítulo III que pasa a denominarse «Transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor» y se divide en dos secciones, una dedicada al Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo y otra al Transporte de Viajeros en Vehículos de Arrendamiento con Conductor y se añaden dos artículos, uno para introducir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros en la regulación de la Comunidad de Madrid, condicionando el ejercicio de la actividad a que sus titulares obtengan la correspondiente autorización previendo que mediante desarrollo reglamentario se establecerán los requisitos para su obtención; el otro, para precisar que la realización de los servicios urbanos en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente y se modifica el régimen sancionador en relación a la actividad de arrendamiento con conductor.

Asimismo, se añade una disposición adicional cuarta a la ley para determinar que las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional existentes, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, y expedidas por ésta con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Por último, se establecen dos disposiciones finales, la primera para determinar que al año de la aprobación y entrada en vigor de la ley se abordará el desarrollo reglamentario, y la segunda para contemplar su entrada en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

Artículo único. *Modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.*

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

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

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

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

Tres. Se incorpora una nueva Sección 2ª al Capítulo III, que incluirá los artículos 14 ter y 14 quater, con la siguiente rúbrica y contenido:

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

Cuatro. Se añade un artículo 14 ter, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

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

Cinco. Se añade un artículo 14 quater, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Seis. Se modifica el artículo 16. 1 en su primer párrafo que queda redactado en los siguientes términos:

« Artículo 16. *Infracciones y sanciones.*

1. En relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo, en materia de

régimen sancionador y de control de los transportes por carretera, en todo lo que no se oponga o contradiga a lo que se establece en la presente ley, salvo las disposiciones sancionadoras en materia de arrendamiento de vehículos con conductor introducidas por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que no serán de aplicación.

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

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

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley seguirán habilitando para la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente».

Disposición final primera. *Plazo para el desarrollo reglamentario.*

El desarrollo reglamentario de la presente ley se realizará al año de la aprobación y entrada en vigor de la misma.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, siendo también publicada en el Boletín Oficial del Estado.



Comunidad de Madrid

FABIO PASCUA MATEO, VICECONSEJERO DE ASUNTOS JURÍDICOS Y SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO DE GOBIERNO.

CERTIFICA:

Que el Consejo de Gobierno, en su sesión de cuatro de mayo de dos mil veintidós, a propuesta del Consejero de Transportes e Infraestructuras y según se desprende del Acta provisional correspondiente a la misma adoptó entre otros el acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

“Primero. Aprobar el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que figura como Anexo al presente Acuerdo.

Segundo. Ordenar su remisión a la Asamblea de Madrid y solicitar su tramitación parlamentaria en lectura única.”

Lo que se certifica a los efectos oportunos, en Madrid.

Firmado digitalmente por: PASCUA MATEO FABIO ANTONIO
Fecha: 2022.05.04 11:44



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0907578961725803801648**