

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:	diciembre 2021
Título de la norma	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	Se regula la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid y se habilita a los vehículos con autorización VTC, de ámbito nacional, existentes para puedan seguir realizando servicios urbanos cuando transcurran las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor		
Objetivos que se persiguen	Incorporar en la regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, estableciendo el marco jurídico de aplicación a los servicios prestados al amparo de este tipo de autorizaciones, así como los requisitos para su obtención y las condiciones en las que las autorizaciones de ámbito nacional, podrán seguir realizando servicios de carácter urbano.		
Principales alternativas consideradas	No se han considerado.		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Ley		



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **1037067867785791621417**

Estructura de la norma	Contiene una parte expositiva, un artículo único, con doce apartados, una disposición adicional única, dos disposiciones transitorias y una disposición final.	
Informes recabados	De la Oficina de Calidad Normativa, de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías y de la de la Secretaría General Técnica de Transportes e Infraestructuras Dirección General de Igualdad Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, de la Abogacía General y de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.	
Trámite de audiencia/Trámite de información pública	El proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública desde el 13/02/2021 al 27/02/2021. Se realizará el trámite de audiencia al Comité Madrileño de Transporte por Carretera y el de información pública, publicándolo a tal efecto en el Portal de Transparencia.	
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 regula 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	<div>□ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</div> <div>■ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</div>



		<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	



I. 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 ese motivo, 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.

Por ello, a partir de la aprobación de la citada ley, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, de conformidad con lo previsto en la disposición final primera de la ley 20/1998, de 27 de noviembre, en los servicios urbanos prestados con vehículos de arrendamiento con conductor en el ámbito



de la Comunidad de Madrid se ha venido aplicando el régimen jurídico establecido por las normas estatales para los transportes interurbanos.

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 de viajeros.

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 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 fecha 4 de octubre de 2021, en la Comunidad de Madrid existen 7.983 autorizaciones VTC-nacional en alta y 950 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 19 de septiembre de 1995, 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 7.983 autorizaciones en alta y otras 950 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.

A este respecto cabe destacar que la condición principal que caracteriza a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor es la necesidad de que exista una contratación previa del servicio y durante su prestación las empresas que lo realizan tienen que llevar a bordo la documentación exigible que acredite dicha contratación.

Se trata de una actividad distinta, a la ejercida por el sector del taxi y precisa contar con su regulación normativa concreta que determine las condiciones en que han de prestarse los servicios, pues, mientras que los vehículos taxi pueden prestar sus servicios en tres modalidades: recogiendo a los usuarios a pie de calle, en las paradas y mediante contratación previa (emisoras y apps), los vehículos dotados de autorización VTC sólo pueden realizar sus servicios mediante contratación previa.

Ambas modalidades atienden la demanda de transportes que les realizan los ciudadanos a los que, si bien les corresponde elegir mediante que modalidad quieren realizar sus desplazamientos, corresponde a la Administración posibilitar los medios para que se pueda llevar a cabo esta elección y, por tanto, se precisa establecer la regulación necesaria para que los vehículos con VTC puedan seguir realizando servicios urbanos estableciendo las condiciones de prestación de los mismos procurando, de forma progresiva, como apunta la parte expositiva del Real Decreto-Ley 13/2018, de 30 de julio, que las regulaciones aplicables al taxi y al arrendamiento con conductor vayan alcanzando un tratamiento armónico y, en consecuencia, conseguir una convivencia pacífica entre ambas en favor de los ciudadanos que demandan sus servicios.

En consecuencia, para alcanzar el objetivo anterior, se hace preciso llevar a cabo una modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, al objeto de incorporar en su regulación la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, estableciendo el marco jurídico de aplicación en los servicios prestados al amparo de este tipo de autorizaciones, así como los requisitos y las condiciones en las que las autorizaciones de ámbito estatal, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes a la entrada en vigor del proyecto normativo, quedarán habilitadas



para realizar transportes de carácter urbano 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 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, 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 es la de establecer el marco normativo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid como modalidad de transporte discrecional de viajeros, posibilitando la realización de los servicios de carácter urbano que se desarrollen dentro de su ámbito territorial.

Del mismo modo, su adopción responde al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible a fin de establecer el régimen jurídico de aplicación en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, tanto para las nuevas autorizaciones que, en su caso, pudieran otorgarse como para las autorizaciones de ámbito estatal, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, vigentes a su entrada en vigor las cuales, con el cumplimiento de los requisitos que se establecen quedarán habilitadas para realizar transportes de carácter urbano.

Asimismo, se cumple con el principio de seguridad jurídica, habida cuenta que con la misma se ofrece certeza a todos los afectados en la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como a los usuarios, del régimen jurídico de aplicación en la materia y, además, se encuadra de forma coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional.

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 a través de los trámites de consulta pública previa, trámite de audiencia e información pública, 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 otra 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.

II. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Principales novedades

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia legislativa plena sobre los transportes terrestres que se desarrollen 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 servicios urbanos con la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor estableciendo las condiciones de prestación de este tipo de servicios en el ámbito urbano y el régimen sancionador de aplicación ante los incumplimientos que en su desarrollo se puedan realizar tipificando aquéllos.

El proyecto normativo consta de una parte expositiva, de un artículo único, con doce apartados, una disposición adicional única, dos disposiciones transitorias y una disposición final.

En el **apartado uno** se modifica el artículo 2 para determinar que la ley se aplicará, además de a los transportes urbanos, a los interurbanos que se desarrollen íntegramente en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

En el **apartado dos** se modifica el artículo 3 para contemplar que para realizar servicios de transporte urbano de viajeros o de mercancías será necesaria la preceptiva la obtención previa del correspondiente título habilitante con las excepciones que se establezcan en las normas estatales o autonómicas, otorgando a los municipios, con motivo de las características de los servicios, la posibilidad de exigir la necesidad de autorización para su realización dentro de su ámbito territorial. Asimismo, en el artículo 3.2 se prevé que, aun cuando las autorizaciones de transporte estatales y autonómicas habilitan para realizar transporte urbano, en el caso de las estatales en vehículo de turismo (taxi) y las de arrendamiento con conductor, solo habilitarán para realizar transporte interurbano.



En el **apartado tres** se modifica el artículo 4.1 para prever que los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros realizados en sus términos municipales, salvo en el caso de los llevados a cabo mediante arrendamiento de vehículo con conductor cuyas competencias se concretarán en la inspección y control.

En el **apartado cuatro** 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 cinco** añade, en la sección 2ª, un artículo 14 ter con tres apartados, en los que se regula la actividad de arrendamiento con conductor como transporte discrecional de viajeros no sometido a tarifas autorizadas y se determina que para su realización se deberá contar con la preceptiva autorización cuya validez quedará condicionada a su visado periódico y 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 seis** añade un artículo 14 quáter en la sección 2ª en el que se establecen los requisitos para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones.

El **apartado siete** añade un artículo 14 quinquies en la sección 2ª para regular las condiciones que deben cumplirse en la prestación de servicios de arrendamiento de vehículo con conductor como que los vehículos vayan identificados con los distintivos establecidos al efecto, la necesidad de que los vehículos no salgan de donde se encuentren guardados y estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible y la obligación comunicar los servicios a los preceptivos registros, entre otras.

El **apartado ocho** añade un tercer párrafo en el artículo 16.1 para prever que la comisión de determinadas infracciones de naturaleza muy grave, mediante resolución firme en vía administrativa, en el periodo de dos años contado desde la imposición de la primera de ellas, en servicios realizados al amparo de una misma autorización podrá dar lugar a su revocación.

El **apartado nueve** prevé que la referencia hecha en el artículo 16.bis.1 al artículo 17 a) se entenderá hecha al artículo 17 a), j) y k) 1º, 2º, 3º y 4º.



El **apartado diez** contempla que las referencias hechas en el artículo 17 apartados a), b), e) e i) a la licencia municipal, se entenderán hechas a la “licencia municipal, autorización de transportes o habilitación para realizar servicios de carácter urbano”.

En el **apartado once** se añaden cuatro apartados al artículo 17 contemplando nuevos tipos infractores relativos a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y al transporte de mercancías en vehículo turismo.

En el **apartado doce** se añade una disposición adicional cuarta a la Ley 20/1997, de 27 de noviembre, en la que se regula el régimen jurídico aplicable a las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en 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.

Asimismo, en el proyecto normativo se contienen dos disposiciones transitorias en relación a la aplicación adicional cuarta prevista en el apartado doce, la primera, y a la clasificación ambiental de los vehículos, la segunda.

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.

Durante la tramitación la Consejería de Transportes e Infraestructuras modifica la propuesta normativa en los términos descritos en el apartado VI. **DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN** de esta Memoria de Análisis de Impacto Normativo.

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.

III. 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.

IV. 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 regula 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.

En la actualidad, de acuerdo con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, existen 1.249 empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de las destaca que 762 cuentan con una autorización, 100 empresas son titulares de entre 6 a 10 autorizaciones, 39 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 7.983 autorizaciones en alta y otras 950 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 drásticamente los empleos que con la misma se generan.

V. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El proyecto de decreto no conlleva cargas administrativas, pues, viene a regular la actividad de arrendamiento con conductor en 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.

V. 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 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, a la Dirección General de Igualdad.

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

Teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y 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 le 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

d.1) Impacto sobre la unidad de mercado

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 cumpliendo los requisitos que se establecen en la propia norma, así como los que reglamentariamente se establezcan en desarrollo de la misma. Respecto de las VTC-nacionales existentes a la entrada en vigor del proyecto, para poder realizar servicios de carácter urbano se prevé que deben cumplir, además de los establecidos en la normativa estatal, los previstos en el proyecto para poder ser habilitados para realizar transporte urbano.

En relación a si la norma proyectada 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 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 VT).



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, las empresas titulares de autorizaciones de la clase VTC-nacional para que resulten habilitadas para realizar transporte urbano, además de cumplir con los citados requisitos, deberán cumplir los establecidos en la misma, así como aquellos que se dispongan reglamentariamente.

d.2) Impacto medioambiental

En la actualidad, los vehículos dotados de autorización de la clase VTC-nacional deben cumplir lo previsto en el artículo 181 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que les exige, como se exponía con anterioridad, que tengan una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF) y una longitud máxima exterior de 4,60 metros, si bien, no será necesario el cumplimiento de estas exigencias cuando el vehículo que se



pretenda adscribir a la autorización utilice como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, el gas licuado del petróleo o cualquier otra que así se señale expresamente por resultar alternativa a los combustibles fósiles clásicos.

El proyecto normativo, sin embargo, contempla que para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, las empresas además de cumplir los requisitos establecidos en la normativa estatal para ser titular de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y aquellos que reglamentariamente se establezcan, los vehículos a los que se adscribirán las mismas deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Sin perjuicio de lo anterior se prevé, en la disposición transitoria segunda que, en relación a la exigencia de que, aquellos que, a la entrada en vigor del proyecto, tengan adscritas autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid, podrán ser habilitados para realizar transporte urbano, aunque no cumplan dicha exigencia, hasta el 31 de diciembre de 2022 si cuentan con la etiqueta A o B y hasta el 31 de diciembre de 2027 si cuentan con la etiqueta C.

Este calendario contempla los mismos plazos temporales que se contemplan en la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid para los vehículos taxi y constituye un régimen transitorio basado en el reconocimiento de los derechos adquiridos por los titulares de las autorizaciones concedidas conforme a la normativa en vigor en el momento del otorgamiento de su autorización, teniendo en cuenta que éste tipo de vehículos podrán ejercer su actividad hasta que alcancen la antigüedad de 10 años.

No obstante ello, se prevé, que los vehículos, adscritos a autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid que hayan sido habilitadas para realizar servicios de carácter urbano, solo podrán ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO.

Por lo tanto, el contenido del proyecto normativo es respetuoso con el medioambiente teniendo un impacto positivo respecto del mismo al promover en la actividad de arrendamiento con conductor el uso de vehículos no contaminantes ya que la sustitución de los mismos conlleva la exigencia que los mismos sean cero emisiones o ECO.

d.3) Accesibilidad para personas con movilidad reducida

En el proyecto normativo se regula la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor como una actividad accesible ya que se establece la



exigencia a las empresas titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor el disponer en su flota de vehículos del porcentaje de vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida que reglamentariamente se establezca.

Estos vehículos, de acuerdo a la normativa en materia de accesibilidad, prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario pero no en exclusividad. Esta exigencia es igual a la existente para los vehículos taxi y obedece a que se trata de vehículos que requieren una mayor inversión por lo que, para aumentar su rentabilidad, se permite que presten servicios para otro tipo de usuarios.

Esta exigencia constituye uno de los requisitos que deberán cumplir las empresas titulares de autorizaciones de la clase VTC-nacional existentes para que puedan ser habilitadas para realizar transporte urbano en la Comunidad de Madrid una vez que terminen las habilitaciones temporales previstas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

No se prevén otros impactos.

VI. DESCRIPCIÓN DE LATRAMITACIÓN

1. 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.

Han sido muy numerosas las aportaciones realizadas en este trámite, 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, profesionalización del sector.

- Asimismo, realizan aportaciones conjuntas al tener interés en que se regule la actividad en la Comunidad de Madrid. Así, 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, lo que no ha sido tenido en cuenta; no así, la posibilidad de la transmisión de la autorización habilitada para realizar transporte urbano que se permite.
- 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 recogido en el proyecto normativo, no así la posibilidad de uso compartido. 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 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.



2. Modificación propuesta normativa

Durante la tramitación la Consejería de Transportes e Infraestructuras modifica la propuesta normativa, de forma que el artículo único se varía en los siguientes extremos:

- En el apartado tres, por el que se modifica el artículo 4.1 se elimina la referencia hecha de que los municipios serán competentes en la inspección y sanción de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor que se desarrollen en sus términos municipales, de forma que dichas competencias también quedan reservadas a la Comunidad de Madrid.
- En el apartado cinco, por el que se añade el artículo 14 ter, para eliminar el apartado 3 relativo a que los titulares de las autorizaciones de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor no podrán dejar de prestar servicio sin causa justificada.
- En el apartado seis, por el que se añade el artículo 14 quáter para en el apartado 1, relativo a los requisitos para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones eliminar la obligación de contar con el mismo número de conductores que de vehículos; excepcionar de la obligación de estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO a los vehículos que tengan una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o que se trate de vehículos definidos como históricos en la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y para exigir que los conductores estén en posesión del permiso de conducir de la clase B o superior, con al menos un año de antigüedad.
- En el apartado siete, por el que se añade el artículo 14 quinquies para eliminar la referencia que se hace en el apartado 1 a los lugares de alta concentración de demanda de este tipo de servicios o sus zonas de influencia y establecer que la mera circulación o estacionamiento en la vía pública sin un servicio contratado no implica propiciar la captación de viajeros, requiriéndose, para su consideración, una conducta activa tendente a esta finalidad por parte del conductor. Por otra parte, en el apartado 2, se elimina la obligación de tener que llevar a bordo del vehículo la documentación que acredite la contratación al salir del lugar donde se encuentren guardados y estacionados, así como suprimir el párrafo relativo a los casos en los que intervenga un intermediario en la contratación.
- En el apartado ocho, relativo a la modificación del artículo 16, se suprime en el apartado 1 la posibilidad de revocar las autorizaciones por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 17 apartados j) y k) y se añade la modificación del apartado 2 para variar a la baja la cuantía



de las sanciones por la comisión de las infracciones tipificadas en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- Se elimina el apartado nueve, relativo a las referencias hechas en el artículo 16 bis.1, y se renumeran los siguientes puntos, de forma que el artículo único queda compuesto por once apartados.
- En el apartado diez, las infracciones anteriormente tipificadas en los apartados j) y k) del artículo 17 como muy graves, pasan a tipificarse como graves en los apartados l), m) y n) del artículo 18, suprimiendo la referencia a los lugares de alta concentración de este tipo de servicios o sus zonas de influencia además de eliminar en el apartado m) los numerales 4º, 5º y 6º del apartado k), relativos al Inicio del servicio y la recogida de clientes por parte del titular de la autorización sin que los clientes hayan efectuado la precontratación del servicio; al incumplimiento de las condiciones de prestación establecidas en ejecución o desarrollo de lo previsto en esta ley o en la normativa estatal en relación con el itinerario, los horarios, calendario de prestación del servicio y las características y señalización de los vehículos con los que se prestan (el no llevar los distintivos se califica como grave) y a la salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados, sin llevar a bordo del vehículo la documentación exigible.
- En el apartado once se modifica la redacción de los apartados 1 y 2 de la disposición adicional cuarta.

Respecto de las disposiciones que contiene la norma proyectada:

- Se modifica la redacción de la disposición adicional única para determinar que los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor deberán acreditar los requisitos previstos en el artículo 14 quáter de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre en el siguiente visado de sus autorizaciones de ámbito nacional realizado posterior al año 2022, quedando autorizadas para realizar prestando servicios de carácter urbano hasta ese momento.
- Por último, se modifica la redacción de la disposición transitoria primera para darle mayor claridad y se añade un último párrafo a la disposición transitoria segunda para exceptuar del cumplimiento de la exigencia de clasificación ambiental como vehículos ECO o cero emisiones a los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF y los vehículos definidos como históricos en la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.



2. Trámite de audiencia e información pública

Se dará trámite de audiencia al Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se realizará el trámite de información pública, 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”.

3. Informes

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se recabarán los informes de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de las Secretarías Generales Técnicas y de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

De la misma forma, en virtud del artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, se recabará e incorporará al expediente el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

VII. EVALUACIÓN EX POST

Se prevé la inclusión de la norma planteada en el Plan Normativo de la Legislatura 2021-2023 de la Comunidad de Madrid, se ha iniciado la tramitación administrativa con anterioridad a la aprobación de dicho plan. No obstante, la Dirección General proponente no considera que las normas incluidas el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinarían la obligación de efectuar evaluación *ex post*, sin perjuicio de las observaciones que puedan realizarse en la tramitación administrativa del proyecto.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

