

Dictamen n.º:

692/23

Consulta:

**Consejero de Vivienda, Transportes e
Infraestructuras**

Asunto:

Proyecto de Reglamento Ejecutivo

Aprobación:

28.12.23

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, aprobado por unanimidad en su sesión de 28 de diciembre de 2023, emitido ante la consulta formulada por el consejero de Vivienda, Transportes, e Infraestructuras al amparo del artículo 5.3 de la Ley 7/2015, por el que se somete a dictamen el proyecto de “decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento de vehículos con conductor”.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 14 de diciembre de 2023 ha tenido entrada en este órgano consultivo, solicitud de dictamen preceptivo, con carácter urgente, sobre el proyecto de decreto citado en el encabezamiento, firmada por el consejero de Vivienda, Transportes, e Infraestructuras.

A dicho expediente se le asignó el número 692/23, comenzando el día señalado el cómputo del plazo de diez días hábiles para la emisión del dictamen, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23.1 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión Jurídica

Asesora de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 5/2016, de 19 de enero, del Consejo de Gobierno (en adelante, ROFCJA).

La ponencia correspondió, por reparto de asuntos, al letrado vocal D. Javier Espinal Manzanares, quien formuló y firmó la oportuna propuesta de dictamen, la cual fue deliberada y aprobada por unanimidad en la reunión del Pleno de este órgano consultivo celebrada el día reseñado en el encabezamiento.

Estimándose incompleto el expediente, el día 15 de diciembre de 2023 se solicitó por la secretaría de este órgano consultivo el complemento del expediente administrativo, con suspensión del plazo para emitir el dictamen.

El día 18 de diciembre de 2023 tuvo entrada en el registro de esta Comisión Jurídica Asesora la documentación solicitada, reanudándose el plazo para emitir dictamen.

SEGUNDO.- El proyecto de decreto tiene por objeto proceder con el desarrollo reglamentario previsto en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante LOCTUCM) en lo referido al arrendamiento de vehículos con conductor, completando la regulación de esta modalidad de transporte de viajeros.

La norma proyectada consta de una parte expositiva, una parte dispositiva integrada por once artículos, cuatro disposiciones transitorias y tres disposiciones finales, con arreglo al siguiente esquema:

Artículo 1, define el objeto y el ámbito de aplicación.

Artículo 2, relativo a los requisitos de obtención y mantenimiento de las autorizaciones.

Artículo 3, referido a las condiciones a cumplir por los conductores.

Artículo 4, sobre los requisitos de los vehículos.

Artículo 5, sobre la transmisión de las autorizaciones.

Artículo 6, sobre el visado y rehabilitación de las autorizaciones.

Artículo 7, referido a la identificación de los vehículos.

Artículo 8, sobre las condiciones de prestación del servicio.

Artículo 9, referido a los servicios contratados por plaza con pago individual.

Artículo 10, sobre los derechos de las personas usuarias.

Artículo 11, sobre el sometimiento a las Juntas Arbitrales del Transporte.

La disposición transitoria primera regula la acreditación del cumplimiento de los requisitos.

La disposición transitoria segunda viene referida a las pruebas para la conducción de los vehículos.

Por su parte la disposición transitoria tercera regula la clasificación ambiental de los vehículos, disciplinando la disposición transitoria cuarta la comunicación de los servicios urbanos de arrendamiento de vehículos con conductor.

La disposición final primera habilita al consejero competente en materia de Transportes para dictar las disposiciones precisas para el desarrollo del decreto proyectado en relación a los preceptos indicados.

La disposición final segunda se refiere al Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid.

La disposición final tercera regula la entrada en vigor, prevista el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

TERCERO.- Contenido del expediente remitido.

El expediente remitido a la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid consta de los siguientes documentos:

Documento nº 1: acuerdo de Consejo de Gobierno, fechado el 6 de julio de 2022, por el que se autoriza a la entonces Consejería de Transportes e Infraestructuras la publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid de la consulta pública relativa al proyecto de decreto que nos ocupa.

Documento nº 2: resolución, de 30 de junio de 2022, del director general de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, acordando la apertura del trámite de consulta pública del proyecto de decreto.

Documento nº 3: observaciones formuladas en el trámite de consulta pública.

Documento nº 4: informe del viceconsejero de Empleo, de 5 de agosto de 2022, sobre la falta de presentación de observaciones al trámite de consulta pública por el Consejo para el Diálogo Social.

Documento nº 5: proyecto de decreto inicial, sin fechar.

Documento nº 6: primera versión de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (en adelante MAIN) de 29 de marzo de 2023, elaborada por el director general de Transportes y Movilidad.

Documento nº 7: informe de impacto por razón de género, fechado el 31 de marzo de 2023.

Documento nº 8: informe de impacto por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género, fechado el 31 de marzo de 2023.

Documento nº 9: informe de impacto en la familia, infancia y adolescencia, fechado el 3 de abril de 2023.

Documentos nº 10 al 16: informes de observaciones y no observaciones formuladas por las distintas consejerías de la Comunidad de Madrid.

Documento nº 17: informe de la Dirección General de Cooperación con el Estado y la Unión Europea, fechado el 11 de mayo de 2023.

Documento nº 18: informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera de 12 de abril de 2023.

Documento nº 19: informe de 19 de abril de 2023 del Consejo de Consumo.

Documento nº 20: informe del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad de 11 de abril de 2023.

Documento nº 21: informe de 11 de abril de 2023, de la Dirección General de Economía.

Documento nº 22: informe de coordinación y calidad normativa, fechado el 10 de abril de 2023.

Documento nº 23: informe de la Dirección General de Presupuestos de 24 de octubre de 2023.

Documento nº 24: informe de la Dirección General de Tributos de 26 de octubre de 2023.

Documento nº 25: proyecto de decreto, sin fechar, después de informes.

Documento nº 26: segunda versión de la MAIN fechada el 20 de octubre de 2023.

Documento nº 27: resolución de 20 de octubre de 2023, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de apertura del trámite de audiencia e información pública.

Documentos nº 28: alegaciones presentadas durante el trámite de información pública.

Documento nº 29: proyecto de decreto, sin fechar, tras trámite de información pública.

Documento nº 30: tercera versión de la MAIN fechada el 30 de noviembre de 2023.

Documento nº 31: informe de 30 de noviembre de 2023, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

Documento nº 32: informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, de 8 de diciembre de 2023.

Documento nº 33: proyecto de decreto, sin fechar, después de informe de la Abogacía General.

Documento nº 34: cuarta versión de la MAIN fechada el 10 de diciembre de 2023.

Documento nº 35: certificado, de 13 de diciembre de 2023, de Consejo de Gobierno relativo al informe del consejero previo a la solicitud de dictamen a la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

Documento nº 36: escrito de 13 de diciembre de 2023, de la Dirección General de Transportes y Movilidad.

Documento nº 37: MAIN subsanada fechada el 13 de diciembre de 2023.

Tras la solicitud del complemento administrativo se ha incorporado al expediente el día 18 de diciembre siguiente, la versión de la MAIN fechada el 5 de diciembre de 2023.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes

CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- Competencia de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid para emitir dictamen.

La Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid emite su dictamen preceptivo de acuerdo con el artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, que establece la obligación de consultar a

la misma sobre los proyectos de reglamentos o disposiciones de carácter general que se dicten en ejecución de las leyes, y sus modificaciones, en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

El proyecto de decreto que se pretende aprobar, está dictado en ejecución de la mencionada Ley 20/1998, artículos 14 ter y quater, por lo que corresponde al Pleno dictaminar sobre el mismo a tenor de lo establecido en el artículo 16.3 del ROFCJA.

El Tribunal Supremo se ha pronunciado sobre la importancia del dictamen del Consejo de Estado o del órgano consultivo autonómico en el procedimiento de elaboración de los reglamentos ejecutivos, entre otras, en las sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 6 de febrero de 2017 (recurso de casación nº 1397/2915), 22 de mayo de 2018 (recurso de casación nº 3805/2015) y la de 9 de abril de 2019 (recurso de casación nº 1807/2016). La última de la citada dice: *“conviene hacer hincapié en la singular relevancia de la intervención del Consejo de Estado en el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general, mediante la emisión de dictamen preceptivo. Tal intervención constituye una garantía de naturaleza preventiva que tiene por objeto asegurar en lo posible el sometimiento de la Administración en el ejercicio de su potestad reglamentaria a la ley y el Derecho que proclama el artículo 103.1 CE, introduciendo mecanismos de ponderación, freno y reflexión que son imprescindibles en dicho procedimiento de elaboración.”*

De hecho, su función consultiva se centra en velar por la observancia de la Constitución y del resto del ordenamiento jurídico, valorando los aspectos de oportunidad y conveniencia cuando lo exija la índole del asunto o lo solicite expresamente la autoridad consultante, así como la mayor eficacia de la Administración en el cumplimiento de sus fines, como señala el artículo 2.1 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de

abril, del Consejo de Estado (STS de 24 de marzo de 2009, Rec. 3563/2005).

Por consiguiente, la ausencia del dictamen preceptivo del Consejo de Estado en el procedimiento de elaboración de una disposición general debe reputarse un vicio sustancial que determina la nulidad de pleno derecho de la disposición general que lo padezca, tal y como ha reiterado nuestra jurisprudencia (SSTS de 17 de julio de 2009, Rec. 1031/2007, de 24 de noviembre de 2009, Rec. 11/2006, y de 1 de junio de 2010, Rec. 3701/2008, entre otras)”.

También el Consejo de Estado en su Dictamen 1282/2022, de 21 de julio, ha recordado la relevancia de su dictamen en la elaboración de las normas reglamentarias, destacando *“su función preventiva de la potestad reglamentaria para conseguir su ajuste a la ley y al Derecho en la forma descrita, entre otras muchas, en la Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de marzo de 2004 (Sala Tercera, Sección Cuarta, recurso 3992/2001) luego reiterada en otras posteriores (así 21 de abril de 2009 o 12 de diciembre de 2007): “La intervención del Consejo de Estado no se queda, por tanto, en un mero formalismo, sino que actúa como una garantía preventiva para asegurar en lo posible la adecuación a Derecho del ejercicio de la potestad reglamentaria”».*

Corresponde al Pleno de la Comisión Jurídica Asesora, a tenor de lo previsto en el artículo 16.3 del ROFCJA dictaminar sobre la disposición reglamentaria proyectada.

El dictamen se emite a solicitud del consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, órgano legitimado para ello de conformidad con el artículo 18.3.a) del ROFCJA, que ha solicitado su emisión dentro del plazo de urgencia establecido en el artículo 23.2 del ROFCJA según la redacción dada por 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 (en adelante, Decreto 52/2021), que establece en diez días hábiles el plazo máximo para la emisión del dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid en el caso de disposiciones normativas.

Sobre la solicitud de dictamen con carácter urgente, esta Comisión Jurídica Asesora ha declarado, entre otras ocasiones en el Dictamen 294/23, de 8 de junio, que el plazo de urgencia previsto en el artículo 23.2 ROFJCA debe ponerse en relación con el artículo 33.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Publicas (en adelante, LPAC):

“Cuando razones de interés público lo aconsejen se podrá acordar, de oficio o a petición del interesado la aplicación al procedimiento de la tramitación de urgencia, por la cual se reducirán a la mitad los plazos establecidos para el procedimiento ordinario, salvo los relativos a la presentación de solicitudes y recursos”.

De esta forma, la tramitación urgente debe acordarse al inicio del procedimiento y la reducción de plazos afectar a todos los trámites del procedimiento, lo que no ha sucedido en el presente caso, toda vez que el procedimiento, iniciado el día 6 de julio de 2022 con la apertura del trámite de consulta pública, ha respetado todos los plazos de los trámites del procedimiento ordinario, excepto el correspondiente al informe de la Abogacía General según se hace constar en el mismo y a esta Comisión Jurídica Asesora a la que se le solicita con carácter urgente, de acuerdo con el informe del director general de Transportes y Movilidad, de 1 de diciembre de 2023.

Como ha señalado reiteradamente esta Comisión Jurídica Asesora, entre otros, en el ya citado Dictamen 294/23 y el Dictamen 348/23, de 29 de junio, debe resaltarse el carácter excepcional de la tramitación

urgente y, a tal efecto, resulta pertinente recordar el criterio del Consejo de Estado expuesto en su Dictamen 779/2009, de 21 de mayo:

«Desde una perspectiva general, es preciso traer a colación las observaciones realizadas tanto por el Tribunal Supremo como por este Consejo a propósito de la urgencia (dictamen 2.268/98, de 28 de junio). A este respecto, cabe reiterar lo indicado por este consejo en su Memoria de 1990 y reiterado con posterioridad en algunos dictámenes, (entre ellos, el dictamen 2.268/98, citado):

“Es importante elevar al gobierno la preocupación del Consejo de Estado respecto de la conveniencia –si no necesidad- de que se haga un uso meditado y prudente de las declaraciones de urgencia. Esta observación se apoya, básicamente, en las siguientes razones:

- Las declaraciones de urgencia se suelen producir –según acredita una simple verificación estadística- en asuntos de especial complejidad y envergadura, en los que, por lo mismo, puede padecer más la calidad que el Consejo de Estado se esfuerza en mantener en sus dictámenes.*
- No es insólito que la declaración final de urgencia recaiga en expedientes que ha experimentado notoria lentitud en su tramitación anterior, ni lo es que se remita la documentación incompleta, obligando a su devolución en petición de antecedentes.*
- 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 traslada al Consejo de Estado, en demasía, las exigencias y apremios propios de la Administración activa”».*

En el ámbito de la Comunidad de Madrid, los plazos de tramitación de los proyectos normativos son especialmente breves tras la reforma operada por el Decreto 52/2021, lo que hace que la tramitación por vía de urgencia obligue a emitir los informes por los distintos intervenientes y en concreto los dictámenes de esta Comisión en un plazo excesivamente reducido, a lo que se une que este máximo órgano consultivo de la Comunidad de Madrid tiene una carga de trabajo muy superior al resto de sus homólogos autonómicos, con unos medios y condiciones proporcionalmente muy inferiores, lo que en última instancia, y pese al esfuerzo de sus miembros, puede redundar en la calidad normativa de esta Administración.

En este caso, la solicitud de dictamen viene a justificar la urgencia pretendida en que si bien el expediente se inició en julio de 2022, su tramitación se reactivó tras la aprobación de la Ley 11/2023, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley 20/1998, si bien hemos de tener en cuenta que desde la publicación de la misma en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del día 13 de abril de 2023, hasta la remisión del proyecto a esta Comisión Jurídica Asesora el 14 de diciembre de 2023, han transcurrido ocho meses, plazo de tramitación ciertamente dilatado que compadece mal con la urgencia que se pretende predicar del Dictamen que nos ocupa.

SEGUNDA.- Habilitación legal y competencial.

La Constitución Española en los artículos 148 y 149 disocia las competencias en materia de transporte terrestre en función del carácter intra o extracomunitario de la actividad sujeta a regulación.

Así, el artículo 149.1.21^a reserva al Estado la competencia exclusiva sobre los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Por su parte, el artículo 148.1.5^a permite a las comunidades autónomas asumir competencias 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*”.

Conforme a esta última posibilidad, el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, en su artículo 26.1.6, asumió a favor de dicha Administración autonómica la competencia exclusiva sobre “*ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, el transporte terrestre y por cable*”. Asimismo, dicho texto legal prevé, en su artículo 28.1.13, la competencia autonómica para la ejecución de la legislación del Estado en relación con el “*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*”.

Al respecto de esta distribución competencial en la materia que nos ocupa, ya la Sentencia del Tribunal Constitucional 53/1984, de 3 de mayo, señalaba que “*interpretados estos preceptos dentro del marco constitucional (arts. 148.1.5 y 149.1.21), la Comunidad Autónoma tendrá competencia exclusiva cuando el itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad y tendrá sólo competencia de ejecución de la legislación estatal en el otro supuesto*”. En igual línea, la Sentencia del Tribunal Constitucional 33/2014, de 27 de febrero, dispone al respecto que «*de acuerdo con la doctrina establecida por este Tribunal en materia de transportes terrestres, “la competencia exclusiva del Estado, que establece el límite hasta el que pueden llegar los Estatutos de Autonomía, viene definida por el párrafo 21 del apartado 1 del art. 149 de la C.E, que utiliza el criterio de la territorialidad, atribuyendo en consecuencia al Estado la competencia exclusiva sobre ferrocarriles y*

transporte terrestre ‘que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma’. Respetando esta limitación, los Estatutos de Autonomía del País Vasco (art. 10.32), y de Cataluña (art. 9.15), atribuyen a las respectivas Comunidades Autónomas la competencia exclusiva sobre el transporte terrestre. Como en el presente caso el ‘transporte colectivo urbano e interurbano... que tenga lugar dentro de un área metropolitana’ es, sin ningún género de dudas, al menos en lo que a las Comunidades Autónomas impugnantes se refiere, transporte supramunicipal e intracomunitario, la competencia para su regulación corresponde a dichas Comunidades y, en consecuencia, no puede el Estado invocar este título competencial para dictar en la materia normas directamente aplicables en los correspondientes territorios” (STC 179/1985, de 19 de diciembre, FJ 2).

Así lo reiteramos cuando consideramos “que el transporte urbano es, como regla general, transporte intracomunitario... razón por la cual la competencia para su regulación corresponde a las Comunidades Autónomas que han asumido competencia exclusiva en la materia. En consecuencia, no puede el Estado invocar el título competencial del art. 149.1.21 C.E para dictar normas directamente aplicables en los correspondientes territorios” (STC 118/1996, de 27 de junio, FJ 37)».

En el ejercicio de estas previsiones por el Estado se elaboró la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), cuyo artículo 2 predica su aplicación respecto de los transportes y actividades auxiliares y complementarias de los mismos cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado.

Paralelamente a dicha aprobación, por el legislador estatal se promulgó 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. Su artículo 5 enumera las

funciones que se delegan en las Comunidades Autónomas, señalando al respecto que *“Respecto a los servicios de transporte público discrecional de viajeros, mercancías o mixtos, prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial excede del de una Comunidad Autónoma, se delegan en la Comunidad Autónoma que resulte competente con arreglo a las normas que se establecen en el artículo siguiente las siguientes funciones:*

a) El otorgamiento de autorizaciones para la prestación de dichos servicios.

b) La convalidación de la transmisión de las autorizaciones mediante la correspondiente novación subjetiva de las mismas.

c) El visado periódico de las autorizaciones.

d) El establecimiento en su caso de tarifas de referencia, así como de tarifas obligatorias de carácter máximo en cuanto a los tráficos de corto recorrido que se efectúen íntegramente dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, al amparo de las autorizaciones a que se refiere este artículo siempre que el Estado no haya establecido, con carácter general en relación con las mismas, tarifas máximas obligatorias.

Asimismo, en relación con los servicios de transporte público de viajeros en vehículos de menos de diez plazas incluido el conductor, se delega la fijación de las correspondientes tarifas, dentro de los límites establecidos por la Administración de transportes del Estado.

e) La revocación o condicionamiento de las autorizaciones.

f) El establecimiento de prestación de servicios mínimos, previsto en el artículo 94.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

g) Cuantas actuaciones gestoras sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado.

No se entenderán comprendidos en la presente delegación los servicios de transportes discrecionales de viajeros, mercancías o mixtos prestados dentro de una Comunidad Autónoma, al amparo de autorizaciones, de ámbito o radio intracomunitario que la misma haya podido crear mediante disposiciones propias dictadas al amparo de su correspondiente Estatuto”.

A nivel de la Comunidad de Madrid, hemos de estar al Real Decreto 404/1989, de 21 de abril, de traspasos a la Comunidad de Madrid de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable.

Dicha LOTT ha sido objeto de diversas modificaciones precisamente en la materia que nos ocupa de arrendamiento de vehículos con conductor, siendo así que es ciertamente relevante, la operada por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Su parte expositiva señala al respecto de la finalidad pretendida con la nueva regulación que “*la problemática descrita se circumscribe 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.

Como complemento de las medidas anteriores, y para responder a la misma problemática descrita, se prescribe, además, que, como regla general, el origen de la prestación de servicios debe encontrarse dentro de la comunidad autónoma donde se encuentra domiciliada la correspondiente autorización. Esta medida obedece a la vinculación que se establece entre la autorización de ámbito nacional y los regímenes diversos de prestación de este tipo de servicios que pueden establecer las comunidades autónomas en virtud de la habilitación que se efectúa en la disposición adicional primera de este real decreto-ley.

(.....)

Por ello, se estima que las comunidades autónomas son las Administraciones que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias del transporte y movilidad en su ámbito territorial, pueden precisar de forma más eficiente las condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. A tal fin, se las habilita para concretar, desarrollar, o modificar, de forma temporal o definitiva, determinados aspectos de la reglamentación estatal para dicho servicio, cuando su recorrido no exceda de su propio territorio. Todo ello, sin

perjuicio de las competencias municipales en el ámbito de la movilidad urbana.”.

Así el mencionado artículo 91 de la LOTT queda en su apartado primero, con la siguiente redacción “*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”.

Su disposición adicional primera recoge una habilitación a las comunidades autónomas, señalando que las 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 que son de observar.

En cuanto a la normativa propia de la Comunidad de Madrid, sobre la base de las previsiones constitucionales y estatutaria antes mencionadas, se promulgó la mencionada Ley 20/1998, que en su redacción originaria no recogía previsión normativa alguna referida a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, previsión que se incorporó a dicho texto legal por mor de la modificación operada en dicho texto legal por la Ley 5/2022, de 9 de junio.

Señala el preámbulo de dicha modificación legal que “*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 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 discretionales 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 cuente 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 períodos temporales establecidos en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, las empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento con 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”.

En virtud de la referida modificación se incorporan, por lo que aquí interesa, a la Ley 20/1998, sendos artículos 14 ter y quater y una disposición adicional cuarta.

Posteriormente por la Ley 11/2023, de 12 de abril, se vuelve a modificar la Ley 20/1998.

Tras estas modificaciones legales, y por lo que respecta a la Ley 20/1998, interesa destacar a efectos del presente dictamen, los siguientes aspectos. Su artículo 4.1 conforme al cual “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, salvo en el caso de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor que, en todo caso, serán competencia de la Comunidad de Madrid". El artículo 14.ter.1 conforme al cual "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. No obstante, reglamentariamente se podrá establecer, para circunstancias excepcionales en las que la alta demanda de servicios haga preciso evitar situaciones desmedidas para los usuarios, el incremento máximo a aplicar sobre el precio de los servicios calculado sin la existencia de aquellas.

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". El artículo 14 quater según el cual "la prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento de vehículos con conductor se realizará por los titulares de las autorizaciones cumpliendo los requisitos que, en relación con los conductores, vehículos y demás condiciones para su realización, se establezcan reglamentariamente". Regulación que se completa con lo señalado en su disposición adicional cuarta que señala "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 períodos 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”.

De lo expuesto, se infiere que la Comunidad de Madrid ostenta título competencial suficiente para dictar la norma y que esta goza de la suficiente cobertura legal.

La competencia para su aprobación corresponde al Consejo de Gobierno de la Comunidad, quien tiene reconocida genérica y originariamente la potestad reglamentaria por el artículo 22.1 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid “*en materias no reservadas en este Estatuto a la Asamblea*” y a nivel infraestatutario, la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, en su artículo 21 g), recoge dentro de las atribuciones del Consejo de Gobierno, la de “*aprobar mediante Decreto los Reglamentos para el desarrollo y ejecución de las Leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las Leyes del Estado cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, o por delegación o transferencia, y ejercer en general la potestad reglamentaria en todos los casos en que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros*”.

También, la disposición final tercera de la Ley 20/1998 atribuye al Consejo de Gobierno el dictado de las disposiciones de aplicación y desarrollo de dicho texto normativo.

En otro orden de cosas, resulta adecuado el instrumento normativo empleado, esto es, el decreto.

TERCERA.- Cumplimiento de los trámites del procedimiento de elaboración de disposiciones administrativas de carácter general.

Ha de estarse al anteriormente mencionado Decreto 52/2021.

Asimismo, debe considerarse la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), si bien precisando que la Sentencia del Tribunal Constitucional 55/2018, de 24 de mayo (recurso de inconstitucionalidad 3628/2016) ha declarado inconstitucionales ciertas previsiones de dicha norma, en particular y por lo que en materia de procedimiento interesa, ha declarado contrarios al orden constitucional de competencias en los términos del fundamento jurídico 7 b), los artículos 129 (salvo el apartado 4, párrafos segundo y tercero), 130, 132 y el artículo 133, salvo el inciso de su apartado 1 «*Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública*» y el primer párrafo de su apartado 4, por cuanto según determina el supremo intérprete constitucional, tales preceptos no tienen el carácter de normativa básica, debiendo regirse por la normativa autonómica, si la hubiera.

También deberá observarse el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid (en adelante LTPCM), que regula el derecho de participación de los ciudadanos en la elaboración de las disposiciones de carácter general.

1.- Por lo que se refiere a los trámites previos, ha de destacarse que tanto el artículo 132 de la LPAC como el artículo 3 del Decreto 52/2021, establecen que las Administraciones aprobarán anualmente un Plan Anual Normativo que se publicará en el portal de transparencia. Plan que contendrá las iniciativas legislativas o

reglamentarias que las consejerías prevean elevar durante la legislatura a la aprobación del Consejo de Gobierno, artículo 3.1 Decreto 52/2021.

A la fecha de emisión del presente dictamen, consta que, por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 20 de diciembre de 2023, se ha aprobado el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid para la XIII legislatura.

No obstante, dado que el procedimiento se inició en julio de 2022, el plan normativo aplicable es el correspondiente al Plan Normativo para la XII legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno en su reunión de 10 de noviembre de 2021. Recoge la MAIN al respecto que, la propuesta normativa que nos ocupa, no está incluida dicho Plan Anual Normativo para la XII Legislatura. En cumplimiento de lo previsto en el apartado tercero de ese artículo 3, se justifica la necesidad en la MAIN señalando al respecto que en un primer momento se pretendía realizar toda la regulación en la materia de arrendamiento de vehículos con conductor mediante una norma con rango de ley, si bien, posteriormente, atendiendo a que, tanto los requisitos exigibles a los titulares de las autorizaciones, como las condiciones de los servicios pueden estar a sometidos a cambios en el tiempo, ha parecido más aconsejable llevar a cabo esta regulación mediante una norma con rango de decreto.

Respecto a la evaluación *ex post*, la Memoria considera innecesaria esta evaluación al entender que las previsiones incluidas en el proyecto no tienen ningún impacto, ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*. Sin embargo, esta Comisión Jurídica Asesora entiende que debería considerarse al respecto la problemática y conflictividad social y jurídica que el arrendamiento de vehículos con conductor ha presentado en fechas recientes, siendo así que según se indica en la MAIN la regulación propuesta pretende contribuir a una convivencia armónica entre el sector que nos ocupa y el sector del Taxi,

por lo que ciertamente podría ser conveniente proceder con dicha evaluación a efectos de determinar si la regulación proyectada ha contribuido a esa ordenación armónica. Además, la propia Memoria destaca el impacto económico que tendrá la norma proyectada.

Tampoco la motivación dada por la MAIN para excluir la evaluación *ex post* se compadece con el tipo de Memoria elegido en el procedimiento, pues se ha optado por una Memoria extendida del Análisis de Impacto Normativo lo que supone, según el artículo 7.1 del Decreto 52/2021, que se trata de un reglamento ejecutivo con “*un impacto relevante de carácter económico, presupuestario, social, sobre cargas administrativas o cualquier otro*”. En este sentido, la MAIN considera efectivamente un impacto presupuestario inicial y otro posterior bianual, así como un impacto económico en los términos expuestos en su epígrafe 4.2.

Por tanto, deberá justificarse mejor la innecesidad de la evaluación *ex post*, porque, como ya indicó esta Comisión Jurídica Asesora en su Dictamen 677/22, de 25 de octubre, evaluar la eficacia y eficiencia de la norma, los efectos no previstos y los resultados de su aplicación puede suministrar una información muy relevante de futuro.

2.- Igualmente, el artículo 60 de la LTPCM y los artículos 4.2.a) y 5 del Decreto 52/2021 establecen que, con carácter previo a la elaboración del proyecto normativo, se sustanciará una consulta pública a través del espacio web habilitado para ello para recabar la opinión de los sujetos potencialmente afectados por la futura norma.

Se hace constar en la MAIN en el epígrafe 7.1 referido a dicho trámite que el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública en el periodo comprendido “*entre el 24/10/2023 y el 14/11/2023*”. Esta referencia temporal deberá ser corregida toda vez que atendiendo

al expediente remitido se comprueba que dicho trámite se realizó entre los días 8 y el 28 de julio de 2022.

Han presentado escritos en el trámite de consulta públicas una persona física y las personas jurídicas que a continuación se relacionan: BOLT, FAMMA Cocemfe Madrid, FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID, FREE NOW, JFG Advocats, UNAUTO y ASEVAL, ELITE TAXI MADRID y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

3.- La norma proyectada fue inicialmente propuesta por la entonces Consejería de Transportes e Infraestructuras en virtud del Decreto 42/2021 de 19 de junio, de la Presidenta de la Comunidad de Madrid, por el que se establece el número y denominación de las consejerías de la Comunidad de Madrid, en relación con lo dispuesto en el 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. El artículo 4.2.a) de esta última norma atribuía a la Dirección General de Transportes y Movilidad, la competencia sobre el impulso y elaboración de proyectos de disposiciones de carácter general, en particular de normativa técnica, en las materias propias de su ámbito competencial.

A la fecha de emisión del presente dictamen, la consejería competente para su aprobación es la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, de acuerdo con la denominación dada por el Decreto 38/2023, de 23 de junio, de la Presidenta de la Comunidad de Madrid, por el que se establece el número y denominación de las Consejerías de la Comunidad de Madrid y el Decreto 244/2023, de 4 de octubre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

4.- Por lo que se refiere a la denominada Memoria del Análisis de Impacto Normativo, se han elaborado cinco memorias en la modalidad extendida prevista en el artículo 7 del Decreto 52/2021.

Con fecha 10 de diciembre de 2023 por el director general de Transportes y Movilidad se firma la MAIN tras el informe de la Abogacía General, si bien con fecha 13 de diciembre de 2023 se subsana la misma toda vez que no se habían recogido y analizado diversas alegaciones formuladas en el trámite de información pública, recogiendo así el texto definitivo dichas alegaciones y el análisis administrativo de las mismas.

Atendiendo a la última MAIN, aprobada se observa que contempla la necesidad y oportunidad de la propuesta, así como los objetivos de la misma para justificar la alternativa de regulación elegida. También realiza un examen del contenido de la propuesta y el análisis jurídico de la misma, así como su adecuación al orden de distribución de competencias.

Por lo que se refiere a los impactos de la norma proyectada, la Memoria contiene una referencia al impacto económico y presupuestario.

En cuanto al impacto económico señala la MAIN que concurre en la propuesta formulada en la medida a través de la misma se desarrollan los requisitos a cumplir para el ejercicio de una actividad económica vinculada al transporte discrecional de viajeros de ámbito urbano, fundamentalmente en la ciudad de Madrid. Destacando 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.

Precisa que, a la fecha de elaboración de la MAIN, de acuerdo con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, existen 1.529 empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que son titulares de un total de 8.744 autorizaciones en alta y otras 189 en situación de estarlo.

Concluyendo al respecto de este impacto que, 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.

En cuanto al impacto presupuestario, se entiende concurrente por cuanto la regulación propuesta prevé, por una parte, la exigencia de una autorización para realizar transporte urbano en la modalidad de transporte de viajeros en la modalidad de arrendamientos de vehículos con conductor y, por otra, que los conductores de este tipo de vehículos deberán superar una prueba para poder ejercer la profesión.

Señala que sobre la base de lo dispuesto en el artículo 14 ter.2 de la Ley 20/1998 que recoge la conocida como regla del 1/30, al encontrarse superada esta proporción en la Comunidad de Madrid no se prevé conceder autorizaciones nuevas.

Al respecto de dicha previsión, no sería ocioso mencionar que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en Sentencia de 8 de junio de 2023, que resuelve la cuestión prejudicial planteada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en relación al Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, del Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, ha fallado que *“el artículo 49 TFUE se opone a una normativa, aplicable en una conurbación, que establece una*

limitación del número de licencias de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor a una por cada treinta licencias de servicios de taxi otorgadas para dicha conurbación, cuando no se haya acreditado ni que esa medida sea apropiada para garantizar, de forma congruente y sistemática, la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de tal conurbación, así como de protección de su medio ambiente, ni que la citada medida no va más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos”.

No obstante esta previsión, continúa señalando la MAIN que al amparo de lo previsto en la disposición adicional cuarta de la ley 20/1998, se deberá conceder a la autorización para realizar transporte urbano a todos los vehículos de las empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, existentes en el momento de la entrada en vigor de su modificación, las cuales deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente, por lo que considerando que las empresas deberán acreditar los requisitos de 8.933 autorizaciones y que la tasa por *«alta de autorización de transporte»* (2131) tiene un importe unitario de 38,64 euros, supone que cuando se realice la acreditación de los requisitos por las empresas titulares de las autorizaciones VTC-N, se obtendrán unos ingresos de 309.439,12 euros, entendiendo que se visaran todas las existentes. Se reseña que de igual modo, a partir de ese momento, en el año 2026 y sucesivos, las autorizaciones deberán ser visadas por sus titulares junto con el visado de las VTC-N y, puesto que el visado de las autorizaciones es bienal, se recaudarán, por concepto de visado de las autorizaciones, 321.677,33 al aplicarse la tasa correspondiente al epígrafe 2133 (Visado o modificación de la autorización de transporte), con importe unitario 36,01 euros.

En cuanto a la prueba a superar por los conductores de los vehículos, señala que a la vista de la existencia de 8.933 autorizaciones VTC, las cuales tienen como media 2 conductores, puesto que no tienen limitaciones horarias en el ejercicio de su actividad, resulta que, al menos, deberán superar la misma unos 17.866 conductores, lo que teniendo en cuenta que la tasa de aplicación será la correspondiente al epígrafe 2283 (Examen cualificación de conductores) por importe unitario de 31,38 euros, supondrá una recaudación por este concepto de 560.635,08 euros.

Por otra parte, el artículo 7.3, exige que la Memoria efectúe el análisis de la detección y medición de las cargas administrativas. La MAIN dedica su epígrafe 5, a este particular, haciendo referencia a la aludida regla del 1/30 y al «Estudio de Gestión del Transporte Taxi/VTC en la Comunidad de Madrid» elaborado por la dirección general actuante, en base a los que se entiende que existe un equilibrio entre la oferta y la demanda de este tipo de servicios, Taxi/VTC y que las necesidades de movilidad de la población están satisfechas, por lo que indica que para la medición de las cargas se tendrá en cuenta esta circunstancia y, por tanto, a las empresas titulares de las 8.933 autorizaciones mencionadas.

Señala que la exigencia de esta autorización comporta una carga para los titulares de la misma que deben solicitarla, solicitud que se indica deberá ser electrónica, valorando la presentación electrónica de documentos en 4 euros, haciendo un total para los requisitos a acreditar de 357.320 euros.

Carga a la que se añaden las referidas a acreditar que los conductores de los vehículos cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 3 del proyecto, que se cifra en 428.784 euros, a la comunicación de datos al registro que se cifra en 355.576 euros, a la eventual transmisión de autorizaciones y su preceptiva autorización

administrativa que se cifra en 20.400 euros, la rehabilitación de autorizaciones que se calcula en 2.410 euros, la obligación de identificación de los vehículos que se cifra en 44.665 euros, la presencia de hojas de reclamaciones en el vehículo que se valora en el 35.732 euros y al eventual sometimiento a las Juntas Arbitrales del Transporte que se cifra en 60 euros.

Se concluye, por tanto, en una valoración de las cargas que la normativa proyectada comporta para los titulares de las autorizaciones por importe de 1.244.937 euros que, por comparativa con la normativa vigente, supone un incremento de las cargas por importe de 464.516 euros.

La Memoria también contempla los llamados impactos sociales, artículo 7.2 c) del Decreto 52/2021. Incluye así la mención al impacto por razón de género y con cita del informe emitido por la Dirección General de Igualdad de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, de 31 de marzo de 2023, donde se informa que en la disposición normativa proyectada se aprecia un impacto neutro por razón de género y que, por tanto, no se prevé que incida en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

En relación con el impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia, tal y como se exige por el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, y la disposición adicional 10^a de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, introducidos ambos por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia y la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid, la Memoria indica que el proyecto normativo no genera ningún impacto en dicha materia, como

refleja el informe, de 3 de abril de 2023, de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad.

En cuanto al impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género, en cumplimiento de las leyes 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid y 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, la Memoria refleja, por remisión al informe de la Dirección General de Igualdad de 31 de marzo de 2023, que el impacto es nulo y por tanto carece de impacto en la materia.

En relación con otros posibles impactos, la Memoria hace mención al impacto sobre la unidad de mercado para indicar que la propuesta normativa no tiene incidencia en la unidad de mercado, no obstante someter el ejercicio de la actividad a una autorización administrativa, previsión que entiende se limita a desarrollar lo previsto en la Ley 20/1998, al tiempo que lo entiende conforme a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (en adelante LGUM).

Al respecto de este impacto, sería de considerar lo señalado en la Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, de 15 de febrero de 2023, al indicar que *“por lo que respecta a la incidencia de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado, ha de partirse de la aplicación de dicha norma a las limitaciones que se impongan por los poderes públicos al ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Como ya se afirmó en la STS 921/2018, de 4 de junio: [...] la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado tiene como finalidad específica y expresamente declarada precisamente la de incidir en la interpretación y aplicación de las normas sectoriales sobre las que se proyecta, efecto transversal sin el cual en puridad carecería de eficacia normativa. Así, en el preámbulo de la Ley*

se dice taxativamente que “todas las Administraciones Públicas observarán los principios recogidos en esta Ley, en todos sus actos y disposiciones y para todas las actividades económicas, y especialmente en aquellas actividades que, bien por su carácter estratégico (telecomunicaciones, energía, transportes) bien por su potencial para la dinamización y el crecimiento económico (distribución comercial, turismo, construcción, industrias creativas y culturales, alimentación, sector inmobiliario, infraestructuras) resultan de especial relevancia para la economía”».

En cuanto a estas eventuales limitaciones, señala la Sentencia de 29 de diciembre de 2021 del Alto Tribunal que “*como ya tuvimos ocasión de señalar en nuestra sentencia nº 332/2020, de 6 de marzo (recurso contencioso administrativo 91/2018, F.J. 6º), es oportuno recordar que las razones imperiosas de interés general que pueden justificar la imposición de limitaciones a una actividad económica no son exclusivamente las enumeradas en el artículo 17.1.a) LGUM (orden público, seguridad pública, salud pública o protección de medio ambiente), que son las contempladas para la exigencia de la medida más restrictiva, la exigencia de autorización previa -que, por lo demás, también puede fundarse en las circunstancias enumeradas en la letra 17.1.c), que comprende la utilización del dominio público, la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas y la limitación del número de operadores económicos del mercado-, sino que debe atenderse al más amplio listado de razones imperiosas de interés general que se contiene en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009.*

Como antes vimos, este apartado 11 del artículo 3 de la Ley 17/2009 incluye en la definición de “razón imperiosa de interés general”: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud

de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural”.

Partiendo de lo expuesto, se entiende preciso que la Memoria se pronuncie más ampliamente en cuanto al acomodo de los requisitos exigidos en los artículos 2, 3 y 4 de la norma proyectada a lo dispuesto en dichos textos legales, esto es a la mencionada LGUM y a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Sobre la competencia en el mercado la Memoria analiza los posibles efectos sobre esta en relación con otras modalidades de transporte de viajeros prestados en vehículos de hasta 9 plazas, incluido conductor, particularmente en relación al servicio prestado por el Taxi, respecto del que señala que al tratarse de un servicio público de interés general, se trata de una actividad muy regulada desde las distintas administraciones: estatal, autonómica y local, por lo que entiende que son dos modalidades distintas, respecto de las que se pretende una desarrollo equilibrado.

Asimismo, la Memoria incluye la mención al impacto medioambiental, señalando que conforme al artículo 4.4 de la norma proyectada los vehículos deberán contar con el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO. Destaca, además, lo previsto en su artículo 9 que permite la posibilidad de realizar servicios compartidos, lo que incide de forma positiva en el medio ambiente.

En cuanto al impacto sobre la accesibilidad para personas con movilidad reducida, también se examina por la Memoria, que destaca que se ha introducido que los nuevos vehículos que adscriban a sus

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

Contempla la Memoria la descripción de los trámites seguidos en la elaboración de la norma. Se observa que se recogen las observaciones que se han ido formulando a lo largo de su tramitación y el modo en que han sido acogidas, o no, por el órgano proponente de la norma, con su correspondiente motivación, tal y como exige el artículo 6.1 f) del Decreto 52/2021.

5.- Conforme a lo dispuesto en los artículos 4 y 8 del Decreto 52/2021, a lo largo del proceso de elaboración deberán recabarse los informes y dictámenes que resulten preceptivos.

En cumplimiento de esta previsión, tal y como ya sido expuesto, han emitido diversos informes la Dirección General de Igualdad y la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, conforme a lo dispuesto en el 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 (actualmente, Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, de estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 8.4 del Decreto 52/2021 y el artículo 26.1.f) del Decreto 191/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establecía la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior (actualmente Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, según Decreto 229/2023, de 6 de septiembre) se emitió informe el 10 de abril de 2023,

de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la citada consejería.

Además, en el ámbito de la Comunidad de Madrid, 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 prevé que dichos servicios emitan un informe con carácter preceptivo, entre otros asuntos, acerca de los proyectos de disposiciones reglamentarias, salvo que tengan carácter meramente organizativo. Por ello, se ha evacuado por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid con fecha 8 de diciembre de 2023, un informe favorable, formulando diversas observaciones de carácter esencial que han sido tenidas en cuenta, según señala la última Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 35.1 del Reglamento de funcionamiento interno del Consejo de Gobierno y de sus Comisiones, aprobado por Decreto 210/2003, de 16 de octubre y el artículo 4.3 del Decreto 52/21, se han recabado informes de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías que han remitido escritos en los que manifiestan que no formulan observaciones al texto del proyecto de decreto, con excepción de la Secretaría General Técnica de la entonces Consejería de Presidencia, Justicia e Interior que formula alegaciones por escrito de 12 de abril de 2023.

Por otro lado, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo ha remitido un informe de la Dirección General de Economía formulando observaciones diversas, cuya aceptación o no con las oportunas razones para ello se recoge en la MAIN.

El día 19 de abril de 2023 la Comisión de Legislación del Consejo de Consumo emite informe en el que concluye que el proyecto de decreto *“tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios, por lo que INFORMA FAVORABLEMENTE el Proyecto de Decreto, del Consejo de*

Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento de vehículos con conductor”.

Consta, igualmente, la emisión de un informe remitido por la secretaría del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, de 11 de abril de 2023, con el que se adjuntan las observaciones formuladas.

El 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 prevé en su artículo 2.f) que este órgano de representación y de colaboración con la Administración tiene entre sus funciones, *“participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte”*. De acuerdo con el anterior precepto, el día 12 de abril de 2023 se remite informe por la secretaría del Comité Madrileño de Transporte por Carretera en el que se transcriben las observaciones enviadas por algunas de asociaciones que constituyen la entidad, en concreto de CONFEBUS-MADRID, AEMAV, FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI, AGATM (Asociación gremial del autotaxi de Madrid), ASEVAL-MADRID y UNAUTO MADRID.

A instancias de una sugerencia del informe de calidad normativa, se remitió el proyecto de decreto a la Dirección General de Presupuestos, la cual por escrito de 24 de octubre de 2023 señaló que no realizaba observación alguna al mismo.

Con igual proceder se remitió a la Dirección General de Tributos quién emitió informe el 26 de octubre de 2023 señalando que “la

aprobación del Decreto no supondría una disminución de los ingresos respecto a los previstos en la LPGCM vigente, por lo que, al no darse el elemento objetivo previsto en la citada Disposición Adicional de la Ley 4/2021, no sería necesario emitir el informe preceptivo con carácter previo a la aprobación de la norma”.

Consta igualmente que con fecha 11 de mayo de 2023 se emitió informe por la Dirección General de Cooperación con el Estado y la Unión Europea. Señala el mismo que “*el artículo 4 del texto del decreto en relación con los vehículos, se remite a los requisitos establecidos en la normativa estatal para poder tener adscrita una autorización de arrendamiento de vehículo con conductor. Es decir, el propio texto del decreto no establece especificaciones técnicas relativas a los vehículos, siendo de aplicación la norma estatal que corresponda. Esta normativa (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) que regula los requisitos de los vehículos, no se acoge en su texto a la Directiva (UE) 2015/1535, por lo que no se considera reglamentación técnica que deba notificarse a la Comisión Europea. En consecuencia, el proyecto de decreto que se informa, no constituye una reglamentación técnica y por tanto, no es necesario comunicarlo a la Comisión”.*

6.- El artículo 8.5 del Decreto 52/2021, señala que los proyectos normativos habrán de ser informados por la Secretaría General Técnica de la consejería proponente, lo que se ha cumplimentado en este procedimiento al que se ha unido el informe de 30 de noviembre de 2023 de la Secretaría General Técnica de la consejería que promueve la aprobación de la norma.

7.- El artículo 133.2 de la LPAC, el artículo 16.b) de la LTPCM y el artículo 9 del Decreto 52/2021, en desarrollo del mandato previsto en el artículo 105.a) de la Constitución Española, disponen que, sin perjuicio de la consulta previa, cuando la norma afecte a derechos o intereses legítimos de las personas se publicará el texto en el portal web con objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar aportaciones adicionales de otras personas o entidades. También podrá recabarse la opinión de organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen o representen a las personas afectadas por la norma.

Consta en el expediente que, por Resolución de 20 de octubre de 2023 del director general de Transportes y Movilidad, se sometió al trámite de información pública el proyecto de decreto, mediante la publicación en el Portal de Transparencia de la página web institucional de la Comunidad de Madrid, con un plazo abierto para presentación de alegaciones de 15 días hábiles.

En el trámite de información pública han presentado escrito de alegaciones diversas personas físicas, así como las siguientes personas jurídicas: ÉLITE TAXI MADRID; CONFEBUS MADRID; FREENOW; Sindicato Libre del Transporte; Asociación Madrileña del Taxi; la Federación Profesional del Taxi de Madrid; la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid; la plataforma BOLT; la mercantil Hangry Media S.L; MOVEA; CERMI y finalmente, el Ayuntamiento de Madrid.

La finalidad del trámite de audiencia e información pública es la de proporcionar al órgano administrativo correspondiente los datos necesarios para que la decisión a tomar sea la más conveniente, de modo que se garanticen los derechos e intereses de los posibles afectados y el interés público. Se trata de garantizar, a través de este trámite del procedimiento de elaboración, la legalidad, acierto y oportunidad de la disposición, como declara la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2008 (recurso de casación 1997/2006).

La Memoria destaca que se ha dado audiencia a la Federación de Municipios de Madrid y al Consejo para el Diálogo Social que, sin embargo, no han efectuado alegaciones.

Se observa, sin embargo, que no figura en el expediente documentación acreditativa de la notificación del trámite de audiencia a estas entidades con su correspondiente acuse de recibo, limitándose a incorporar la Resolución de 20 de octubre de 2023 del director general de Transportes y Movilidad que hace referencia a la publicación de la citada resolución en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid. Habría sido deseable que, tratándose de recabar directamente la opinión de la Federación de Municipios de Madrid y el Consejo para el Diálogo Social, se les hubiera notificado específicamente a estas entidades el trámite de audiencia. Ahora bien, dicha omisión no tiene consecuencias en la tramitación del procedimiento de elaboración de la norma proyectada porque, como es sabido, tras la entrada en vigor de la LPAC, la regla general es el trámite de información pública mediante *“la publicación del texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades”*, lo que se ha cumplimentado en el presente caso.

Sí consta la presentación de alegaciones por parte del Ayuntamiento de Madrid.

CUARTA.- Cuestiones materiales. Análisis del articulado.

Procede a continuación analizar el contenido de la norma proyectada en aquellos aspectos en los que sea necesario o conveniente considerar alguna cuestión de carácter jurídico.

El proyecto, consta de una parte expositiva y una parte dispositiva integrada por once artículos, cuatro disposiciones transitorias y tres disposiciones finales.

La parte expositiva, cumple con el contenido que le es propio, a tenor de la directriz 12 del Acuerdo por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, de 22 de julio de 2005 (en adelante, Acuerdo de 2005). De esta manera describe, en primer lugar, la finalidad de la norma, hace mención a los antecedentes normativos e incluye también las competencias y habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta.

En efecto, la parte expositiva recoge las competencias constitucionales y estatutarias en cuyo ejercicio se dicta.

Conforme exige el artículo 129 de la LPAC, la parte expositiva justifica la adecuación de la nueva regulación a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, eficiencia y transparencia. Al referirse a los principios de necesidad y eficacia debería completarse la referencia a las modificaciones legales operadas en la Ley 20/1998, en la materia que nos ocupa, mencionando a la Ley 11/2023.

En cuanto a la referencia a los trámites seguidos en la elaboración de la norma, se observa que, de acuerdo con las Directrices de técnica normativa, no es preciso indicar todos y cada uno de los trámites del procedimiento, sino solo *“los aspectos más relevantes de la tramitación”*, como pueden ser el informe de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, el informe emitido por el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y los trámites de audiencia e información pública. En la relación de informes preceptivos que menciona la parte expositiva del proyecto de decreto, se cita al informe *“de la Federación de Municipios de Madrid”*, cuando no debería figurar entre los

enumerados como preceptivos, sin que por otro lado conste que se haya emitido informe alguno de la citada federación, conforme al expediente que ha sido remitido, como ya puso de manifiesto el informe del Servicio Jurídico en la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

Por lo que se refiere a la parte dispositiva, el artículo 1 del proyecto de decreto, bajo la rúbrica “*objeto y ámbito de aplicación*”, delimita el objeto, anteriormente mencionado, que conforme es de observar, es doble, viniendo referido de un lado, al establecimiento de los requisitos de obtención y mantenimiento de la autorización prevista en el artículo 14 ter.1 de la Ley 20/1998, precisando que serán los mismos que han de cumplir las personas titulares de las autorizaciones a las que hace referencia la disposición adicional cuarta de la citada ley, y de otro, a la determinación de los requisitos y condiciones a cumplir en la prestación de servicios urbanos.

Respecto de la aplicación de los requisitos de obtención y mantenimiento de la autorización previstos en el proyecto dictaminado, a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, la disposición adicional cuarta de la Ley 20/1998, ya trascrita, señala que no obstante la habilitación prevista, estas autorizaciones “*deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente*”.

El apartado segundo circunscribe su aplicación a los transportes urbanos de viajeros desarrollados íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid. Previsión conforme al reparto competencial antes reseñado.

El artículo 2 regula los mencionados requisitos para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones.

Su apartado primero enumera los requisitos a cumplir por los solicitantes de la autorización del artículo 14 ter de la ley 20/1998.

El primero de los previstos es el de ostentar la nacionalidad española o la de algún Estado miembro de la Unión Europea, o en su caso, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen de extranjería para la realización profesional de la actividad de transporte en nombre propio.

Podrán ser titulares de las autorizaciones tanto las personas físicas como las jurídicas si bien en este caso se exige la previsión estatutaria de la realización de transporte público de viajeros en vehículos de turismo como parte de su objeto social.

Se precisa que no podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona física, ni a comunidades de bienes o formas mercantiles que no diferencien su patrimonio del de sus miembros.

El tercero de los requisitos es el relativo a las formas de disposición de los vehículos para enumerar, como *numerus clausus*, los títulos en virtud de los cuales el titular de la licencia puede disponer del vehículo: propiedad, arrendamiento financiero y arrendamiento a largo plazo.

Se exige igualmente contar con al menos un número de conductores igual o superior al 75% de las autorizaciones en alta.

Se deberá tener cubierta la responsabilidad civil por los daños que eventualmente se puedan causar a los usuarios con ocasión del transporte contratado.

El titular deberá disponer de dirección y firma electrónica y de un equipo informático que permita documentar a distancia el contrato de transporte.

Deberá cumplir con las obligaciones fiscales, laborales y sociales que exijan la legislación en vigor, si bien para el caso de la concurrencia de deudas, se entiende que se cumple esta exigencia si están aplazadas, fraccionadas o suspendidas. Al respecto de estas previsiones debería unificarse la redacción con referencia en ambos epígrafes g) y h) a la “*legislación vigente*”.

En cuanto a los vehículos adaptados, el apartado 1.i) señala como requisito que “*los nuevos vehículos que, a partir del día 1 de enero de 2025, adquieran las personas titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán ser adaptados, para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas, hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público*

Previsión que responde a lo dispuesto en el artículo 8 bis.4 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, en la redacción dada por el Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo.

No obstante, esta previsión que es de aplicación a partir del 1 de enero de 2025, se ha de considerar que el apartado 1 de dicho artículo 8 bis, señala que “*las Administraciones competentes en la materia promoverán que, en todos los municipios, al menos un cinco por ciento, o fracción, de los vehículos de arrendamiento con conductor utilizados en el transporte urbano correspondan a vehículos adaptados, debiendo cumplir las mismas condiciones que se exigen a los taxis en el anexo VII.2. Mientras no se cubra el citado porcentaje, únicamente podrán*

otorgarse nuevas autorizaciones para vehículos adaptados”, señalando su apartado tercero que “*lo dispuesto en los apartados anteriores se planificará por las Administraciones competentes antes del 1 de enero de 2024*”.

Previsión que debería ser objeto de consideración en el proyecto que nos ocupa, siendo de reseñar que conforme a la disposición final tercera del mencionado Real Decreto 193/2023, este se dicta de conformidad con lo previsto en el artículo 149.1.1.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales.

En cualquier caso, este epígrafe i) al referirse a los vehículos presenta una ubicación sistemática más adecuada en el artículo 4 del texto proyectado, referido precisamente a los requisitos de los vehículos.

Se exige como requisito siguiente, no tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracción a la normativa de transportes.

Como último requisito, se prevé realizar el visado periódico bienal de las autorizaciones de ámbito nacional, acreditando el mantenimiento de las condiciones exigidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la LOTT.

El apartado segundo de este artículo 2 dispone la aplicación de estos requisitos a las autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid a las que se refiere la disposición adicional cuarta de la Ley 20/1998.

Su apartado tercero dispone que en el Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor a crear, se anotarán tanto las nuevas autorizaciones expedidas conforme al mencionado artículo 14 ter, como las habilitadas para servicios urbanos por la disposición adicional cuarta citada.

El artículo tercero viene referido a las condiciones a cumplir por los conductores.

El primero de ellos exige contar con el permiso de conducir de la clase B, con al menos dos años de antigüedad.

Esta previsión ha sido objeto de crítica en el trámite de información pública, señalando que para el caso del Taxi el Decreto 74/2005, artículo 31.1.a) se exige únicamente la antigüedad de un año. Nada se señala al respecto de dicha alegación en la MAIN, por lo que entendemos que dada la similitud en el particular que nos ocupa de la actividad entre uno y otro servicio, deberían justificarse en la MAIN las razones consideradas para la fijación de dicho plazo de antigüedad, máxime considerando que estamos ante un requisito de acceso a una profesión.

Se exige igualmente el no haber sido condenado por delitos contra la libertad sexual.

La Memoria justifica este nuevo requisito en el hecho de que, de acuerdo con el artículo 13.5 de la Ley 26/2015, de Modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, será requisito para el acceso y ejercicio a las profesiones, oficios y actividades que impliquen contacto habitual con menores, el no haber sido condenado por sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual. Se indica al respecto que la Orden de 5 de junio de 2001, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se regula la habilitación de vehículos para el transporte escolar y los

requisitos de otorgamiento y visado de las autorizaciones de transporte regular de uso especial, permite que los vehículos adscritos a autorización de arrendamiento con conductor puedan prestar transporte escolar, aunque se trata de un supuesto más frecuente en zonas de la Comunidad de Madrid afectadas por la despoblación, señalando igualmente que es frecuente que los menores utilicen estos servicios incluso contratados por los propios padres, a través de las distintas plataformas existentes, por lo que se ha estimado como mejor opción el recoger dicho requisito de forma genérica, pues, en muchos casos este tipo de conductores tienen un contacto habitual con menores.

Se prevé igualmente, apartado 1.f), que deberán superar una prueba de conocimientos en lo referido al manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, uso del castellano, primeros auxilios, conocimiento del reglamento dictaminado y demás normativa de aplicación, lugares más relevantes de la Comunidad de Madrid y otros que se puedan establecer por la consejería competente en la materia de Transportes. Prueba que se dispone deberá establecerse por dicha consejería.

Al respecto de la atribución que se realiza en este apartado 1.f) a la consejería competente en materia de Transportes, sobre la base de los dictámenes 163/21 de 13 de abril y 258/23, de 18 de mayo, de esta Comisión Jurídica Asesora, la Abogacía General ha entendido que no resulta objetable la habilitación recogida por cuanto la regulación contenida en el proyecto que nos ocupa de la prueba se entiende suficiente sin perjuicio de que luego pueda ser completada.

El apartado 2 prevé que, superada con éxito la prueba y acreditados los demás requisitos previstos, se expedirá el correspondiente permiso de conductor.

Por su parte el artículo 4, aborda los requisitos de los vehículos.

El apartado primero exige que los vehículos, a los que se adscriban las autorizaciones, deben estar domiciliados en la Comunidad de Madrid. Ello en línea con lo señalado en el artículo 37.2 del 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), según el cual *“las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se domiciliarán en el lugar en que lo esté el vehículo a que hayan de referirse”*.

Se exige por otro lado que el vehículo no supere la antigüedad exigida en la normativa estatal.

En cuanto a la potencia de motor y longitud mínima exterior de los vehículos, el apartado segundo, remite a lo dispuesto en el artículo 181 del mencionado RLOTT.

Remisión al mencionado artículo 181 del RLOTT que se efectúa igualmente en cuanto a la previsión de que los vehículos no podrán continuar dedicados al arrendamiento con conductor a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años desde su primera matriculación, con igual excepción de que no existirá limitación alguna en cuanto a la antigüedad del vehículo, cuando el mismo tenga una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o se trate de un vehículo histórico de los definidos como tales en la reglamentación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Se exige que estos vehículos cuenten con el distintivo ambiental de cero emisiones o ECO, con la excepción antes apuntada de que se trate de un vehículo con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o se trate de un vehículo histórico.

En línea con lo señalado en el artículo 8 bis.2) del mencionado Real Decreto 1544/2007, se dispone en el apartado tercero del proyecto que nos ocupa que los vehículos adaptados prestarán servicios con carácter prioritario a las personas con movilidad reducida, si bien no exclusivo.

Toda vez que el precepto estatal referido es norma básica, sería oportuno sustituir la referencia del proyecto de decreto de “*personas con movilidad reducida*” por la de “*personas con discapacidad*” que es la utilizada por la normativa estatal.

El artículo 5, disciplina la transmisión de las autorizaciones.

Su apartado primero se refiere a las autorizaciones expedidas al amparo del artículo 14 ter de la Ley 20/1998, señalando que su transmisión exigirá que se autorice por el órgano competente, cumpliendo el adquirente los requisitos de obtención normativamente exigidos.

El apartado segundo contempla la transmisión de las autorizaciones habilitadas conforme a la disposición adicional cuarta de la Ley 20/1998, con previsión de autorización por el órgano competente y cumplimiento de los requisitos del artículo 2 para queden autorizadas para prestar servicios urbanos.

En referencia a este precepto y por lo que atañe a sus dos apartados, debería clarificarse la referencia a “*otras personas titulares*” y “*otro titular*”, toda vez que una interpretación literal de estas previsiones podría llevar a entender que se exige ser titular previo de una autorización para poder adquirir la autorización objeto de transmisión.

El artículo 6 regula el visado y rehabilitación de las autorizaciones.

A través del visado la Administración constata el mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento de la autorización.

El apartado primero dispone que las autorizaciones otorgadas conforme al artículo 14 ter de la Ley 20/1998, se otorgan sin plazo de duración prefijado, si bien se indica que su validez se condiciona a que se realice su visado periódico bienal. Se indica que este visado se realizará en el mismo acto que el visado periódico bienal de las autorizaciones de ámbito nacional.

El apartado segundo señala que transcurrido el plazo de visado sin haber acreditado los requisitos del artículo 2 o advertido el incumplimiento de alguno de ellos, se requerirá al titular para que en el plazo de diez días acredite su cumplimiento. En caso contrario la autorización perderá de forma automática su validez sin necesidad de declaración expresa administrativa si bien con notificación al titular.

En relación a esta pérdida de validez, el apartado cuarto señala que por lo que se refiere a las autorizaciones concedidas al amparo del artículo 14 ter de la Ley 20/1998, que no conllevará la pérdida de validez de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, si bien estas no habilitarán ya para servicios urbanos en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Para las autorizaciones de ámbito nacional, se prevé que el no visado comportará la pérdida de validez de las otorgadas al amparo del artículo 14.ter de la Ley 20/1998.

El artículo 7 regula la identificación de los vehículos, señalando que deberán estar permanentemente identificados con los signos distintivos del Decreto 101/2006, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya

autorización se encuentre residenciada en la Comunidad de Madrid. Signos que se recogen en el anexo del citado decreto.

Consecuentemente con esta obligación de identificación como vehículo adscrito a una autorización de arrendamiento de vehículo con conductor, se exige que no lleven signos externos o publicidad que induzca a error o confusión con el servicio del taxi.

El artículo 8 regula las condiciones de prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

El apartado primero recoge la regla de la precontratación señalando que los vehículos sólo podrán circular con personas ajenas a la titular de la autorización cuando estén prestando un servicio contratado previamente.

El apartado segundo recoge otras dos condiciones de prestación del servicio.

El epígrafe a) recoge que no podrán circular por las vías públicas en búsqueda de clientes ni propiciar la captación de personas que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados para ello.

Es una regla que responde a la exigencia de precontratación y que permite su diferenciación con el servicio del taxi.

Tratando de determinar cuándo se produce la captación de clientes, se indica que no bastará con la mera circulación o el estacionamiento, sino que se exigirá una conducta activa del conductor encaminada a la captación.

No se define en qué consiste dicha conducta activa por lo que sería oportuno que se identificara en qué podría consistir la misma, máxime

cuando la captación de clientes se considera como infracción grave en la Ley 20/1998 en su artículo 18.m.2º.

Se establece, por otro lado, una presunción de captación cuando el vehículo se encuentre estacionado en el recinto del aeropuerto, estaciones de tren y de autobús.

Por la apuntada relación de la presunción referida con la infracción grave señalada, en atención a la seguridad jurídica y al respeto a la presunción de inocencia deberá concretarse que se entiende por recinto de estas instalaciones, siendo así por otro lado que estas presunciones a efectos sancionadores, con independencia de que sea presunciones iuris tantum, casan mal con la mencionada presunción de inocencia y gozan de escasa virtualidad a efectos de acreditar el hecho presumido a nivel judicial.

A estos efectos no sería ocioso traer a colación, lo resuelto en la Sentencia de 19 de abril de 2023 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana al establecer que “*en cuanto al aparcamiento en una distancia inferior a 300 metros desde determinados lugares de concentración y generación de demanda de servicios de transporte de personas viajeras, esta interdicción no solo va más allá de lo previsto en el art. 5.2 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, que se refiere a la prohibición de estacionar en tales lugares pero sin extenderla de una manera tan desproporcionada hasta los 300 metros, haciendo imposible la captación de clientela en tales lugares públicos, sino que además supone una importante restricción de espacio de aparcamiento libre o la dificultad de identificar las zonas o lugares en los que resulta posible el aparcamiento, lo cual resulta contrario a los fines de interés general pretendidos a través del condicionamiento impugnado*

”.

Esta consideración es esencial.

Como segunda condición se recoge la de comunicar los servicios previamente a su inicio, al registro al que normativamente exista la obligación de comunicar. Este apartado se limita a consignar la comunicación previa del servicio, pero sin especificar los datos a comunicar, por lo que deberá subsanarse dicha omisión, siendo así que como se verá seguidamente, sí que se enumeran dichos datos en el apartado siguiente para el caso de imposibilidad de comunicación del servicio.

Así el apartado tercero refiere que el para el caso de imposibilidad de comunicar los servicios antes referidos, deberá llevarse a bordo del vehículo la oportuna hoja de ruta, en papel o digital, con los datos preceptivos que son de observar.

Efectivamente los datos a consignar coinciden con los previstos 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 su artículo 1.

En cuanto al dato consignado en el epígrafe 1.f) y a instancias de lo requerido por la Abogacía General, la MAIN justifica su establecimiento, señalando al respecto que *“respecto del motivo de la inclusión en la norma que se proyecta de la letra f) en el artículo 8.3, coincidente con la letra f) del artículo 1 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de vehículos con conductor, obedece a que, en ambos casos, el que el lugar de inicio del servicio coincida con el de finalización no conlleva que se esté realizando un servicio urbano, por ello se debe indicar el punto más alejado, así, un servicio que se inicia en Madrid y finaliza en este lugar pero ha discursido hasta Toledo, por ejemplo, es un servicio de carácter interurbano no urbano, lo que es muy importante a los efectos de su control y sanción, en su caso”*.

El apartado cuarto hace referencia parcial al régimen de precios, señalando que el para el caso de alta demanda de servicios, el precio de estos no podrá superar el 75% del precio base.

Esta previsión se ajusta a lo dispuesto en el artículo 14 ter.1 de la Ley 20/1998, que, si bien consigna la no sujeción de los precios a tarifas administrativas, precisa seguidamente que *“reglamentariamente se podrá establecer, para circunstancias excepcionales en las que la alta demanda de servicios haga preciso evitar situaciones desmedidas para los usuarios, el incremento máximo a aplicar sobre el precio de los servicios calculado sin la existencia de aquellas”*.

Toda vez que la previsión legal trascrita, remite a la regulación que reglamentariamente se establezca y que la potestad reglamentaria originaria corresponde al Consejo de Gobierno, entendemos que resulta necesario por razones de seguridad jurídica que el proyecto de decreto ofrezca una regulación completa de esta previsión de limitación de precios, ofreciendo un criterio objetivo que permita identificar las circunstancias excepcionales de alta de demanda, sin recoger remisiones a futuras actuaciones de la consejería competente en materia de Transportes, siendo de recordar que como señalábamos en nuestro Dictamen 163/21, de 13 de abril, *“entendemos por tanto que, por lo que se refiere a esta cuestión, el desarrollo reglamentario reservado al Consejo de Gobierno por la LRHCM exige un mayor esfuerzo de concreción, al menos de los elementos fundamentales que pueden determinar la elección de una u otra forma de control posterior, de modo que la habilitación al consejero que se contempla en el precepto que analizamos se configure como un complemento de dicha regulación, que como hemos dicho es el ámbito en el que se mueve la potestad reglamentaria de los consejeros, y no como un desarrollo completo de las previsiones que la ley ha reservado a la competencia del Consejo de Gobierno”*.

Así por otro lado ello comportaría que desde la entrada en vigor del proyecto de decreto regiría la limitación de precios analizada que tiene un evidente carácter tuitivo de los intereses de los usuarios del servicio de referencia.

Esta consideración es esencial.

El artículo 9 regula los servicios contratados por plaza con pago individual, señalando que tendrán un trayecto principal, identificado con el solicitado por el primer viajero, y unos secundarios a discurrir siempre dentro del principal.

A efectos de la protección de los intereses del usuario es relevante la previsión de que el usuario que contrate un servicio por plaza con pago individual, deberá conocer el precio antes de su realización con la obligación de que este precio no podrá ser alterado, en ningún caso, tras haber sido aceptado por el usuario.

Por su parte el artículo 10, enumera tres obligaciones de las empresas con las que se contrata la prestación de los servicios de referencia encaminadas a la protección de los usuarios del servicio. Así contar con una línea telefónica de atención al usuario, llevar a bordo hojas de reclamaciones con indicación visible de su existencia y contar en relación a las personas con discapacidad con un medio accesible de comunicación vía web y con número de atención telefónica accesible por texto.

El último de los artículos del proyecto de decreto, artículo 11, lleva por rúbrica “*sometimiento a las Juntas Arbitrales del Transporte*”, disponiendo el sometimiento de las controversias de carácter mercantil surgidas en relación al cumplimiento de los contratos de transporte de viajeros realizados en la modalidad que nos ocupa, a las Juntas

Arbitrales del Transporte conforme a lo que se prevea en la LOTT y en el RLOTT.

La Abogacía General en el informe emitido objetaba que el artículo 11 del proyecto de decreto no contiene el carácter voluntario del sometimiento a las Juntas Arbitrales, lo que contraviene la regulación recogida en la LOTT de las Juntas Arbitrales de Transporte que descansa, según su disposición final segunda, en la competencia exclusiva del Estado sobre la legislación procesal, considerando con base en lo señalado en la Sentencia del Tribunal Constitucional 51/2019, de 11 de abril, que únicamente desde la perspectiva de contener una remisión a la normativa estatal, sin reproducir el tenor de la norma, podría entenderse salvada la circunstancia apuntada.

En la MAIN se dice que “*se ha reformulado el precepto mediante la remisión a la normativa estatal*”, si bien lo cierto es que el tenor del artículo informado por la Abogacía General y el recogido en el proyecto dictaminado es sustancialmente el mismo y se continua sin hacer mención al carácter voluntario del sometimiento a las Juntas Arbitrales, por lo que no parece que se haya cumplido con la exigencia reseñada.

Esta consideración es esencial.

Por su parte, la disposición transitoria primera, regula la acreditación del cumplimiento de los requisitos, señalando que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid habilitadas para el transporte urbano, deben acreditar durante el año 2025, los requisitos del artículo 2, conforme al calendario que se establezca en función del número de terminación del NIF de los titulares.

Este calendario previsto se justifica en la MAIN, señalando que “*si bien inicialmente se establecía que las empresas titulares de las autorizaciones deberían acreditar en el primer visado de sus autorizaciones de ámbito nacional, realizado con posterioridad al año 2022, es decir en 2024, dado el tiempo transcurrido en la tramitación del proyecto se ha modificado el contenido de la disposición adicional primera para determinar que los mismos deberán ser acreditados en el año 2025, conforme al calendario que se establezca por la dirección general competente en la materia. Este retraso obedece a que, en el año 2024, los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional deben llevar a cabo el visado de sus autorizaciones, y ante la falta de certeza de cuándo se aprobará el decreto en tramitación, se ha considerado que no era aconsejable mezclar ambos en distintas fechas, pues, posiblemente, el visado de las autorizaciones nacionales ya habría comenzado a la fecha de aprobación de este decreto, lo que podría inducir a falta de seguridad jurídica a los titulares de ambos tipos de autorizaciones. Eso es así, ya que, de acuerdo con la normativa del Estado en la materia, las empresas deben visar sus autorizaciones en el mes que coincide con la última cifra de su Número de Identificación Fiscal, de modo que, cuando acaben en 1 lo deberán formalizar en enero, en 2 en febrero y así sucesivamente, hasta las que terminen en 8, que no visarán en agosto, sino en septiembre, en 9 en octubre y en 0 en noviembre*”.

Se exceptúan de esta obligación de acreditación “*lo previsto en la disposición transitoria segunda*”, que viene referida a la prueba de conocimiento de los conductores prevista en el artículo 3, lo que en relación a los requisitos del titular de la autorización parece afectar a la obligación del artículo 2.1.d) de contar con un mínimo de conductores con su correspondiente permiso de conductor. Siendo esta la interpretación que se nos sugiere, deberá clarificarse esta previsión en la redacción definitiva.

Como se ha señalado, la disposición transitoria segunda, viene referida a las pruebas para la conducción de vehículos, disponiendo que los conductores que a la entrada en vigor del proyecto de decreto ejercieran esta actividad, dispondrán de 18 meses, desde dicha entrada en vigor de la disposición regulatoria de las mismas, para superar las pruebas que se convoquen al efecto, con posibilidad de ejercicio de la actividad hasta ese momento.

Para los conductores que a la entrada en vigor del decreto que nos ocupa, vinieran ejerciendo la actividad de conducción de vehículos de arrendamiento de conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida o dos años en un período de los cuatro años anteriores, se les exime de la prueba de conocimientos, sin perjuicio de cumplir con los demás requisitos del artículo 3.

La justificación de esta exención en base a la experiencia previa del conductor, se recoge en la MAIN señalando que “*a la vista de los conocimientos que deberán valorarse en la realización de la prueba, entre los que se encuentran el manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, uso del castellano, primeros auxilios, lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio más importantes de la Comunidad de Madrid, se entiende que las personas que vienen ejerciendo la conducción de este tipo de vehículos ya los posee y, al igual que en otras profesiones, se estima que el cumplimiento de determinados tiempos ejerciendo profesión acredita una experiencia que puede suplir, como es la de conductor de vehículo VTC, superación de la prueba, máxime cuando en ésta, se va a valorar los conocimientos, que éstos ponen en práctica a diario, por lo que su ejercicio desde unos plazos determinados, se ha considerado suficiente para acreditar que cuentan con dichos conocimientos*”.

La tercera de las disposiciones transitorias aborda la clasificación ambiental de los vehículos.

Se habilita a los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional domiciliadas en la Comunidad de Madrid, a realizar transporte urbano hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con etiqueta C.

No obstante, lo cual, los vehículos adscritos a estas autorizaciones, sólo podrán ser sustituidos por otros que cuenten con el distintivo ambiental de cero emisiones o ECO. Se exceptúan de esta exigencia a los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF y los vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal.

La disposición transitoria cuarta regula la comunicación de los servicios urbanos.

Así, a efectos de la previsión del artículo 8.2.b) del proyecto de decreto, se prevé que hasta la creación del Registro autonómico de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, los titulares de las autorizaciones seguirán comunicando sus servicios urbanos al registro previsto en el mencionado Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, esto es al Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.

Una vez creado el apuntado registro autonómico, se determinará por el titular de la consejería competente en materia de Transportes, la fecha a partir de la que se deberán comunicar los datos del artículo 8.3 a este.

Frente a algunas críticas formuladas en relación a una eventual duplicidad de registros, la MAIN justifica el régimen dispuesto, indicando que *“ya se ha explicado en la MAIN, el motivo por el que se ha previsto la creación del citado registro de la Comunidad de Madrid, que*

no es otro que la propia Administración del Estado ha cominado a las comunidades autónomas a que vayan estableciendo sus registros al efecto, pues, los dependientes de la Dirección General de Transporte Terrestre (el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, en el que se anotan las autorizaciones, y el Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, para la comunicación de los servicios), al ser un órgano con competencia solo en transporte interurbanos, deberían dejar de utilizarse”.

La disposición final primera habilita al titular de la consejería competente en materia de Transportes para dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de los artículos 3.f), 8.4 y la disposición transitoria cuarta del decreto. Deberá tenerse en cuenta al respecto de esta previsión lo que se ha señalado con ocasión del referido artículo 8.4.

La disposición final segunda establece un plazo de dos años, desde la entrada en vigor del decreto, para la creación del mencionado Registro de Empresas y Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de la Comunidad de Madrid.

La disposición final tercera concluye el proyecto de decreto disponiendo la entrada en vigor del decreto el día siguiente al de su publicación oficial.

QUINTA.- Cuestiones formales y de técnica normativa.

El proyecto de decreto se ajusta en general a las Directrices de técnica normativa, aprobadas por el Acuerdo de 2005.

Por otra parte, se aprecia que los artículos del proyecto son excesivamente largos, en contra de lo indicado en la Directriz 30.

De acuerdo con la Directriz 72, la cita del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid en la parte expositiva puede citarse de forma abreviada con su denominación propia, sin necesidad de incluir la referencia a la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero. De igual modo en dicho expositivo al referirse a los principios de necesidad y eficacia se recoge una mención a la Ley 20/1998 si bien por error se hace constar como Ley 20/1997.

Con carácter general, conforme a los criterios de uso de las mayúsculas en los textos legales y de acuerdo con las normas lingüísticas generales de la Real Academia Española, deben ser objeto de revisión las referencias a la consejería o al consejero que debe figurar en minúscula, si bien debe expresarse con inicial mayúscula la materia de su competencia.

En la parte expositiva, las palabras Constitución Española deben figurar las dos en mayúsculas y no solo la palabra Constitución, como prevé la directriz 72.

En mérito a cuanto antecede, la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid formula la siguiente

CONCLUSIÓN

Que una vez atendidas las observaciones efectuadas en el cuerpo del presente dictamen, algunas de ellas de carácter esencial, procede someter al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el proyecto de decreto por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la

Comunidad de Madrid en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

A la vista de todo lo expuesto, el órgano consultante resolverá según su recto saber y entender, dando cuenta de lo actuado, en el plazo de quince días, a esta Comisión Jurídica Asesora de conformidad con lo establecido en el artículo 22.5 del ROFCJA.

Madrid, a 28 de diciembre de 2023

La Presidenta de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen n.º 692/23

Excmo. Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras

C/ Maudes, 17 - 28003 Madrid