

Dictamen n.º: **344/26**
Consulta: **Consejero de Vivienda, Transportes e
Infraestructuras**
Asunto: **Proyecto de Reglamento Ejecutivo**
Aprobación: **10.06.26**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, aprobado por unanimidad, en su sesión de 10 de junio de 2026, sobre la consulta formulada por el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, al amparo del artículo 5.3 de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, por la que se somete a dictamen el *“Proyecto de Decreto del Consejo de Gobierno de modificación del Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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 19 de mayo de 2026 tuvo entrada en este órgano consultivo una solicitud de dictamen preceptivo, firmada por el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, sobre el proyecto de decreto citado en el encabezamiento.

A dicho expediente se le asignó el número 349/26, comenzando el día señalado el cómputo del plazo 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, aprobado por Decreto 5/2016, de 19 de enero, del Consejo de Gobierno (en adelante, ROFCJA).

La ponencia ha correspondido, por reparto de asuntos, a la letrada vocal Dña. M.^a del Pilar Rubio Pérez de Acevedo, quien formuló y firmó la oportuna propuesta de dictamen, la cual fue deliberada y aprobada en la reunión del Pleno de este órgano consultivo, en sesión celebrada el día 10 de junio de 2026.

SEGUNDO.- Contenido del expediente remitido.

El expediente administrativo remitido a esta Comisión está constituido por los siguientes documentos.

1. Memoria de la consulta pública, firmada el 30 de junio de 2025 por el director general de Transportes y Movilidad y por el viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras (documento n.º 1).

2. Resolución del director general de Transportes y Movilidad acordando la apertura del trámite de consulta pública, de 3 de julio de 2025 (documento n.º 2).

3. Escritos de aportaciones de Unauto VTC, de 3 de marzo de 2025; de aportaciones conjuntas de Unauto-Aseval, sin fecha ni firma; alegaciones de Uber, de 31 de julio de 2025 y alegaciones de Free Now, sin fecha ni firma (documentos n.º 3, 4, 5 y 6).

4. Versión inicial del proyecto de decreto y de la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (en adelante, MAIN), firmada por el director general de Transportes y Movilidad el 2 de octubre de 2025 (documentos n.º 7 y 8).

5. Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia de la directora general de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, de 8 de octubre de 2025 (documento n.º 9).

6. Informe de impacto por razón de género de la directora general de la Mujer, de 8 de octubre de 2025 (documento n.º 10).

7. Informe 49/2025 de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, de 14 de octubre de 2025 (documento n.º 11).

8. Informes de las secretarías generales técnicas que no formulan observaciones al proyecto, de las siguientes consejerías de la Comunidad de Madrid: Cultura, Turismo y Deporte, de 9 de octubre de 2025; Presidencia, Justicia y Administración Local, de 8 de octubre de 2025; Educación, Ciencia y Universidades, de 9 de octubre de 2025; Medio Ambiente, Agricultura e Interior, de 13 de octubre de 2025; Economía, Hacienda y Empleo, de 17 de octubre de 2025; Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de 15 de octubre de 2025 y Digitalización, de 15 de octubre de 2025 (documentos n.º 12 a 14 y 16 a 19).

9. Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad de 14 de octubre de 2025, que realiza una observación al proyecto de decreto (documento n.º 15).

10. Alegaciones formuladas por el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, con fecha 15 de octubre de 2025 (documento n.º 20).

11. Informe del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, remitido por su secretaria con fecha 27 de octubre de 2025 (documento n.º 21).

12. Informe favorable del Consejo de Consumo de 21 de octubre de 2025 (documento n.º 22).

13. Informe favorable de la Dirección General de Presupuestos, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, de 16 de febrero de 2026 (documento n.º 23).

14. Informe de la Dirección General de Economía e Industria, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, desde la perspectiva de defensa de la competencia y unidad de mercado, de 13 de octubre de 2025, con observaciones al proyecto (documento n.º 24).

15. Escrito firmado el 19 de febrero de 2026 por el secretario del Consejo de Medio Ambiente en el que se indica que no procede la emisión del informe solicitado (documento n.º 25).

16. Segunda versión del proyecto de decreto después de emitidos los anteriores informes y segunda versión de la MAIN, firmada por el director general de Transportes y Movilidad el 17 de noviembre de 2025 (documentos n.º 26 y 27).

17. Resolución del director general de Transportes y Movilidad por la que se somete el proyecto a los trámites de audiencia e información pública, de 25 de noviembre de 2025 (documento n.º 28).

18. Alegaciones al trámite de audiencia efectuadas por Mobility Think Tank, S.L., Cabify, Uber, Freenow by Lift, Unauto-VTC y Unauto-Madrid (documentos n.º 29 a 33).

19. Informe del Consejo para el Diálogo Social, sin observaciones, remitido por la Viceconsejería de Economía y Empleo con fecha 25 de diciembre de 2025 (documento n.º 34).

20. Tercera versión tanto del proyecto de decreto, tras la audiencia e información pública, como de la MAIN, firmada por el director general de Transportes y Movilidad el 23 de febrero de 2026 (documentos n.º 35 y 36).

21. Informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de 5 de marzo de 2026 (documento n.º 37).

22. Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid de 9 de abril de 2026 (documento n.º 38).

23. Cuarta versión del proyecto de decreto, después del informe de los servicios jurídicos, y cuarta versión de la MAIN, firmada por el director general de Transportes y Movilidad el 6 de mayo de 2026 (documentos n.º 39 y 40).

24. Certificado de la secretaria general del Consejo de Gobierno, de 13 de mayo de 2026, relativo a la solicitud de dictamen a la Comisión Jurídica Asesora (documento n.º 41).

TERCERO.- Contenido del proyecto de decreto.

El proyecto sometido a dictamen de la Comisión Jurídica Asesora, según la MAIN, se justifica *«por el interés público de atender la situación de garantizar el acceso a los servicios de transporte bajo la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor a las personas con movilidad reducida, de tal manera que se amplíe la oferta de vehículos adaptados para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas, facilitar la identificación de esos vehículos adaptados, actualizar y mejorar la identificación general de vehículos de arrendamiento con conductor, en función de su ámbito territorial de transporte y definir con una mayor precisión las circunstancias excepcionales de alta demanda así como el establecimiento de una definición de “precio base” como instrumento idóneo para alcanzar el objetivo de dotar de transparencia y objetividad la regulación proyectada al basarse en datos reales, recientes y comparables de servicios efectivamente prestados».*

Para ello, se propone la modificación del Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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 (Decreto 5/2024, en lo sucesivo) y la derogación del Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid (Decreto 101/2016, en adelante).

La norma proyectada se compone de una parte expositiva, una dispositiva que comprende un artículo único, dividido en seis apartados, y una parte final integrada por una disposición transitoria, una derogatoria y una final, de acuerdo con el siguiente esquema:

El artículo único modifica el Decreto 5/2024 y se estructura en los apartados:

-Uno: redacta de nuevo los apartados 4 y 5 del artículo 4.

-Dos: modifica el artículo 7.

-Tres: suprime los apartados 4 y 5 del artículo 8.

-Cuatro: introduce un nuevo artículo 8 bis.

-Cinco: modifica la redacción del apartado tercero de la disposición transitoria tercera.

-Seis: incorpora un nuevo anexo, que contiene las imágenes de los distintivos identificativos de los vehículos de arrendamiento con conductor.

En cuanto a la parte final del proyecto, la disposición transitoria única regula la validez de los distintivos previstos en el Decreto 101/2016; la derogatoria única, deroga expresamente el Decreto 101/2016 y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a este decreto y, por último, la disposición final única prevé su entrada en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

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 emite su dictamen preceptivo, a solicitud del consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, órgano legitimado para ello, de conformidad con el artículo 18.3.a) del ROFCJA, al amparo del 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 presente proyecto, que modifica el Decreto 5/2024, participa de la misma naturaleza de reglamento ejecutivo del decreto al que viene a modificar pues se trata de una disposición de carácter general, dirigida a una pluralidad indeterminada de destinatarios, con vocación de permanencia y que innova el ordenamiento jurídico.

Corresponde, por tanto, 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.

En relación con los reglamentos ejecutivos, hemos destacado reiteradamente en nuestros dictámenes, entre otros, en el 162/26, de 25 de marzo, y en el 273/26, de 13 de mayo, que 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 sentencias de la Sala Tercera de 6 de febrero de 2017 (recurso 1397/2015), de 22 de mayo de 2018 (recurso 3805/2015), de 9 de abril de 2019 (recurso 1807/2016) y de 20 de junio de 2024 (recurso 72/2023).

Asimismo, el Consejo de Estado, en sus dictámenes 1282/2022, de 21 de julio y 1268/2024, de 18 de julio, recuerda 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 (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”»*.

SEGUNDA.- Sobre la habilitación legal y el título competencial.

Como pusimos de manifiesto en nuestro Dictamen 692/23, de 28 de diciembre, emitido sobre 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 (actual Decreto 5/2024), sobre la habilitación legal y el título

competencial para dictar el mismo, 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, cuyo artículo 5 enumera las funciones que se delegan en las Comunidades Autónomas:

“Respecto a los servicios de transporte público discrecional de viajeros, mercancías o mixtos, prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda 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”.

En lo que respecta a 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.

La 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, que da nueva redacción al artículo 91.1 de la LOTT, según el cual:

“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”.

La disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre recoge una habilitación a las comunidades autónomas, de modo 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, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, ROTT), en los términos que en la misma se establecen.

En cuanto a la normativa propia de la Comunidad de Madrid, sobre la base de las previsiones constitucionales y estatutarias antes mencionadas, se promulgó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (Ley 20/1998, en adelante), que en su redacción originaria no recogía previsión normativa alguna referida a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, previsión que se

incorporó por la modificación operada en dicho texto legal por la Ley 5/2022, de 9 de junio, mediante la inclusión de los artículos 14 ter y 14 quater y de la disposición adicional cuarta.

Contra la Ley 5/2022, de 9 de junio, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid y, subsidiariamente, contra la incorporación de una nueva sección segunda al capítulo III, que incluirá los artículos 14 ter, números 1 y 2, y 14 quater, con la siguiente rúbrica y contenido “*Sección segunda. Transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor*”, y de la disposición adicional cuarta “*Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid*”, a la citada Ley, se interpuso un recurso de inconstitucionalidad basado en la vulneración de las competencias del Estado en la materia (artículo 149 de la Constitución Española), de la autonomía local (artículos 137 y 140 de la Constitución Española) y del principio de igualdad (artículo 149 de la Constitución Española).

El recurso de inconstitucionalidad se desestimó por Sentencia del Tribunal Constitucional 88/2024, de 5 de junio de 2024, de la que interesa destacar su fundamento jurídico 5 relativo al “*Análisis de la alegada vulneración de las competencias del Estado en la materia*” en el que se examinan los siguientes aspectos:

“C) *El reparto competencial en materia de transportes terrestres*

a) *De acuerdo con el artículo 149.1.21 CE corresponde al Estado la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma. A las comunidades autónomas les corresponde, a su vez, la competencia sobre los transportes que se desarrollen íntegramente en su territorio (art. 148.1.5 CE). Así, la Comunidad de Madrid, conforme al artículo 26.1.6 EAM tiene competencia exclusiva sobre el*

transporte terrestre que discurra íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma. Asimismo, de acuerdo con el artículo 28.1.13 EAM le corresponde la ejecución de la legislación del Estado sobre transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el Estado.

El concepto de transporte, utilizado en los artículos 148.1.5 y 149.1.21 CE, se refiere fundamentalmente a las actividades públicas relativas a la ordenación de las condiciones en las que se presta el servicio de traslado o desplazamiento de personas o mercancías. El objeto fundamental de esta materia es la acción de traslado de personas o cosas de un lugar a otro (STC 245/2012, de 18 de diciembre, FJ 16).

b) Debemos recordar ahora lo afirmado en sentencias anteriores respecto al sistema de distribución de competencias en materia de transportes terrestres (por todas, SSTC 118/1996, de 27 de junio, FJ 1, y 245/2012, FJ 16): (...)

c) El arrendamiento de vehículos con conductor es una modalidad de transporte discrecional de viajeros. Debemos diferenciar, en esta modalidad y en lo que aquí interesa, entre el transporte intercomunitario y el intracomunitario, especialmente el urbano, que es lo cuestionado en el presente recurso de inconstitucionalidad.

En este apartado c), la sentencia analiza, por una parte, la STC 105/2018, referida al arrendamiento de vehículos con conductor cuando sea un transporte que discurra por más de una comunidad autónoma y, por otra, la posibilidad de que los VTC también puedan prestar servicios urbanos, para concluir que: *“en el supuesto de que los arrendamientos de vehículos con conductor presten sus servicios en el ámbito urbano y se desarrollen íntegramente en el territorio de una*

comunidad autónoma, la competencia sobre este tipo de transporte le correspondería a la misma (en el sentido ya afirmado en SSTC 118/1996, FJ 37, y 33/2014, FJ 7). Ello, claro está, sin perjuicio de las competencias del Estado, no solo en relación con el arrendamiento de vehículos con conductor que se encuadren en transportes que discurran por más de una comunidad autónoma, sino también en relación a las que ostenta en otras materias y que pueden incidir en la regulación de este tipo de transporte (en este sentido, STC 118/1996, FFJJ 10, 11 y 12)”.

A continuación, en la letra D) del fundamento jurídico 5 de la mencionada Sentencia del Tribunal Constitucional 88/2024, de 5 de junio, se desestima la vulneración del artículo 149.1.21 de la Constitución Española al considerar que, *“Atendiendo al régimen de distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas que acabamos de exponer, no podemos sino concluir que la Comunidad de Madrid tiene competencia para regular los servicios urbanos de la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículo con conductor”* y *“en la medida en que la Ley impugnada se refiere, en el ejercicio de las competencias que le corresponden a la Comunidad de Madrid en materia de transportes, a la prestación de servicios urbanos de la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor, en nada se ven afectadas las competencias estatales en la materia”.*

Se desestiman, igualmente, las alegadas vulneraciones de la autonomía local y del principio de igualdad en sus fundamentos jurídicos 6 y 7, respectivamente.

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

Después de estas modificaciones legales, por lo que respecta a la Ley 20/1998, interesa destacar:

- 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 en cuya virtud *“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:

“Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley seguirán habilitando para

la prestación de servicios de carácter urbano en el ámbito de la Comunidad de Madrid tras la finalización de los periodos temporales a los que se refiere la Disposición Transitoria Única del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, deberán cumplir los requisitos que se establezcan reglamentariamente”.

Asimismo, la disposición final tercera de la Ley 20/1998 habilita al Gobierno de Madrid para que, mediante Decreto, pueda dictar y, en su caso, modificar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de esta ley.

De conformidad con estas previsiones legales, se aprueba el Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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, disposición cuya modificación se pretende con este proyecto normativo.

Sentado lo anterior, procede centrarse en las modificaciones previstas en esta disposición.

Así, en relación con los vehículos adaptados, hemos de tener en cuenta que la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera en la Comunidad de Madrid, regula como principio básico el que los titulares de las instalaciones de transporte público de personas y los operadores de los distintos servicios adopten las medidas necesarias para garantizar el acceso a los mismos a las personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa específica en esta materia (artículo 3.3). La norma atribuye a la Comunidad de Madrid, entre otras competencias, la de facilitar el

derecho a la movilidad de los ciudadanos en todo su territorio, así como garantizar el acceso al transporte público de las personas con movilidad reducida (artículo 5.1.c) y determina que ejercerá sus competencias ejecutivas en materia de transportes a través de la consejería competente, cuyo titular ejercerá la autoridad regional en la materia, sin perjuicio de las competencias del Consejo de Gobierno (artículo 5.2).

Igualmente, el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, determina que las medidas específicas para garantizar la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal se aplicarán en el ámbito de los transportes.

En este sentido, el artículo 8 bis 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, versa sobre el transporte en vehículo adaptado de arrendamiento con conductor y dispone que las Administraciones competentes 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 que prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad.

Esta previsión se contiene en el artículo 2.4 del Decreto 5/2024, al señalar que la Comunidad de Madrid “*promoverá que al menos el cinco por ciento, o fracción, de los vehículos de arrendamiento con conductor con autorización para realizar transporte urbano sean adaptados*”.

En cuanto a la regulación de los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor, que se contempla

en el proyecto que dictaminamos, hemos de partir de que este órgano consultivo examinó el proyecto de decreto por el que se regulan estos distintivos en el Dictamen 425/16, de 29 de septiembre.

Respecto a esta cuestión, el artículo 182.4 del ROTT (redactado por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, de modificación del ROTT) establece:

“Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis.

Sin perjuicio de ello, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor podrán exigir que los vehículos amparados en autorizaciones de esta clase se identifiquen externamente mediante algún distintivo”.

La Comunidad de Madrid asumió dichas competencias a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Competencias del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable y, en su virtud, dictó el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre radicada en la Comunidad de Madrid, que consta de cinco artículos, una disposición final y un anexo, de modo que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, cuya autorización de la clase VTC se encuentre radicada en la Comunidad de Madrid, deberán estar permanentemente identificados mediante los distintivos previstos en su anexo, regulando, asimismo, los distintivos, su lugar de colocación, su disposición y validez, así como las sanciones por incumplimiento de lo previsto en el decreto.

El Decreto 101/2016 fue impugnado y el recurso desestimado por Sentencia de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 31 de octubre de 2017 (procedimiento ordinario 818/2016) que considera que se pueden exigir varios distintivos y que su colocación en las lunas delantera y trasera de los vehículos (artículo 3 del Decreto) no infringe el ordenamiento jurídico. Asimismo, respecto a la alegada vulneración del principio de proporcionalidad concluye que *“los distintivos identificativos establecidos en el Decreto recurrido son proporcionales a la razón de interés general que justifica su exigencia y no vulneran el artículo 5.2 de la Ley de Garantía de Mercado Único, como se recoge en las conclusiones del informe de la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado de 24 de noviembre de 2016”*.

Mediante la disposición normativa objeto de dictamen se procede a la derogación del Decreto 101/2016 y a la incorporación de la regulación de los distintivos en el artículo 7 del Decreto 5/2024 y en un nuevo anexo.

Por último, en cuanto a la introducción del artículo 8 bis, que desarrolla el artículo 14 ter.1 de la Ley 20/1998, supone una concreción de los supuestos que se regulaban en los apartados del artículo 8 que ahora se suprimen, especificando lo que ha de entenderse por situaciones excepcionales que pueden generar alta demanda, y determinando la forma de calcular el precio base.

De cuanto antecede, 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 la aprobación de la norma proyectada corresponde al Consejo de Gobierno, que tiene reconocida genérica y originariamente la potestad reglamentaria por el artículo 22.1 del

Estatuto “*en materias no reservadas en este estatuto a la Asamblea*” y, a nivel infraestatutario, la Ley 1/1983, 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*”.

En otro orden de cosas, resulta adecuado el instrumento normativo empleado, el decreto del Consejo de Gobierno, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 50.2 de la citada Ley 1/1983, y, además, porque tal rango es el que reviste la norma que se pretende modificar mediante el presente proyecto.

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

En la Comunidad de Madrid, el procedimiento aplicable para la elaboración de normas reglamentarias se encuentra regulado en el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid (Decreto 52/2021, en lo sucesivo).

También habrá de observarse el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de 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.

Asimismo, debe considerarse la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC), si bien debe destacarse que la Sentencia del Tribunal Constitucional 55/2018, de 24 de mayo de 2018, ha declarado inconstitucionales ciertas previsiones de dicha ley. En particular, en materia de procedimiento, 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 133; y, en los términos del fundamento jurídico 7 c), el artículo 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.

1.- Por lo que se refiere a los trámites previos, ha de destacarse que el artículo 3 del Decreto 52/2021 establece que, durante el primer año de cada legislatura, se publicará en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid el Plan Normativo aprobado por el Consejo de Gobierno para dicho periodo.

El proyecto normativo es una modificación de un decreto contemplado en el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid para la XIII Legislatura (2023-2027), aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 20 de diciembre de 2023, si bien, esta modificación no estaba prevista en dicho Plan.

Por ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, la MAIN indica que su elaboración obedece a la consecución de los fines y objetivos señalados en su apartado 2 a) “*Fines y objetivos*” y, en cuanto a su evaluación *ex post*, en el apartado 10, prevé su realización con el objetivo de analizar el

grado de cumplimiento de los fines perseguidos por la norma, su eficacia en la resolución de los problemas identificados en la fase de diagnóstico y su impacto real sobre los destinatarios. A su vez, concreta la metodología al determinar que la evaluación se realice mediante indicadores cuantitativos de aplicación y cumplimiento; revisión de datos administrativos y estadísticas sectoriales; encuestas de percepción a usuarios y operadores afectados y análisis comparativo con el marco normativo anterior. Por último, propone que se lleve a cabo en el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la norma, salvo que circunstancias excepcionales justifiquen su adelanto o prórroga.

Por tanto, se cumple lo dispuesto en el artículo 3.3 del Decreto 52/2021, toda vez que la MAIN indica que la norma debe someterse a evaluación *ex post* por parte de la consejería promotora, así como los términos y plazos previstos para llevarla a cabo.

No obstante, debemos advertir que este órgano consultivo ha examinado un proyecto de decreto por el que se modifica el Decreto 52/2021, el cual prevé, salvo cambio ulterior, que la evaluación *ex post* de las normas se realice antes de que finalice el plazo de cuatro años desde su entrada en vigor. Este plazo afecta, del mismo modo, a las normas que se encuentren en tramitación cuando entre en vigor dicha modificación.

2.- Igualmente, el artículo 60 de la LTPCM y el artículo 4.2 a) 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 y en los términos de la legislación básica, constituida, en esta materia, por el artículo 133 de la LPAC.

La MAIN recoge que el proyecto de decreto se ha sometido a un primer trámite de consulta pública mediante su publicación en el Portal de Transparencia desde el 11 de febrero hasta el 3 de marzo de 2025,

ambos inclusive y, posteriormente, a un segundo trámite de consulta pública desde el 10 al 31 de julio de 2025, ambos inclusive. Si bien se han incorporado al expediente remitido las alegaciones realizadas por UNAUTO -VTC Madrid, no se ha incluido la restante documentación relativa al primer trámite de consulta pública.

3.- La norma proyectada se propone por la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, que ostenta competencias en la materia, conforme a lo establecido en 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, en relación con lo dispuesto en el Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras (Decreto 244/2023, en lo sucesivo).

En concreto, se ha promovido por la Dirección General de Transporte y Movilidad, conforme a las competencias de *“impulso y elaboración de proyectos de disposiciones de carácter general, en particular de normativa técnica, en las materias propias de su ámbito competencial”* y de *“dirección e impulso las políticas de la Comunidad de Madrid en materia de movilidad y transporte sostenible”* que le atribuyen las letras a) y b) del artículo 6 del Decreto 244/2023, respectivamente.

4.- Por lo que se refiere a la MAIN, se han elaborado por la Dirección General de Transportes y Movilidad cuatro versiones, en la modalidad extendida prevista en el artículo 7 del Decreto 52/2021, fechadas los días 2 de octubre y 17 de noviembre de 2025, y 23 de febrero y 6 de mayo de 2026.

De esta manera, como tiene señalado esta Comisión Jurídica Asesora, cabe considerar que la Memoria responde a la naturaleza que le otorga su normativa reguladora, como un proceso continuo, que debe

redactarse desde el inicio hasta la finalización de la elaboración del proyecto normativo, de manera que su contenido se vaya actualizando con las novedades significativas que se produzcan a lo largo del procedimiento de tramitación, en especial, la descripción de la tramitación y consultas (artículo 7.5 del Decreto 52/2021), hasta culminar con una versión definitiva.

Centrando nuestro análisis en la última Memoria, fechada el 6 de mayo de 2026, en la misma se hace referencia a que el *“Ayuntamiento de Madrid, ..., está tramitando en la actualidad la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, para incorporar la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco futura...”* y en los dos párrafos siguientes se hace mención a esta próxima reforma (folio 8 de la MAIN). Estas reseñas han de ser revisadas pues dicha modificación ya ha sido aprobada mediante la Ordenanza 4/2025, de 30 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012.

La MAIN, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, justifica su elaboración de forma extendida en la medida en que del proyecto normativo se derivan efectos positivos sobre la competencia, contempla la justificación del acierto y oportunidad de la propuesta, el análisis de los impactos y la descripción de su tramitación y consultas.

Asimismo, analiza los impactos de la norma proyectada, conteniendo una referencia al impacto presupuestario que considera neutro y al impacto económico, respecto al que se afirma que no tiene impacto económico cuantificable, pues su objetivo es que los titulares de esta clase de autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid puedan seguir trabajando con sus vehículos, aun cuando no cuenten con distintivo ambiental, cero emisiones o ECO, permitiendo

que tanto los vehículos de los que ya lo disponen como los nuevos que pretendan adscribir a sus autorizaciones puedan estar clasificados con el distintivo ambiental etiqueta C, siempre que se encuentren adaptados para personas con movilidad reducida. Así, se fomenta también que cualquier titular de autorizaciones de esta clase, con independencia del número de las que sea titular, disponga de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, contribuyendo así a la universalidad y accesibilidad del servicio, y satisfaciendo las necesidades de desplazamiento de todos los usuarios del servicio.

Considera que la modificación prevista en el artículo 8 -si bien, debería mencionarse el nuevo artículo 8 bis- tampoco supone impacto económico, en la medida en que *“viene a completar el actualmente existente con una definición más precisa de los supuestos calificados como de alta demanda de servicios y la introducción de una definición de precio base”*.

Además, se dice que *“el distintivo VTC no supone una carga económica significativa, pues su coste estará dirigido a cubrir los gastos de fabricación y gestión”*. No obstante, supone carga económica pues su adquisición es obligatoria para los titulares de las licencias.

En relación con los impactos sociales, se incluye la mención al impacto por razón de género, según lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y en el artículo 9.1 b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, de estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, exponiendo que se aprecia un impacto neutro, por remisión al informe de la Dirección General de la Mujer, de 8 de octubre de 2025.

Asimismo, se examina el impacto en la infancia, la adolescencia y la familia, tal y como exige el artículo 22 *quinquies* de la Ley Orgánica

1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, la disposición adicional 10ª de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y el artículo 47 de 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. Así, la Memoria indica que el proyecto normativo no genera ningún impacto en la materia, tal y como refleja la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad en su informe de 8 de octubre de 2025.

En cuanto a las cargas administrativas, la MAIN señala que el proyecto normativo se adecua al principio de eficiencia *«ya que no impone cargas administrativas para los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid, puesto que, en la actualidad, en base a lo dispuesto en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, (objeto de derogación mediante la presente modificación del Decreto 5/2024, de 10 de enero), los titulares deben desplazarse personalmente a las dependencias de la Dirección General de Transportes y Movilidad con ocasión del trámite del visado de oficio de las autorizaciones, de forma periódica, al menos, cada dos años, así como en las ocasiones causadas por el deterioro de los mismos. Sin embargo, el nuevo procedimiento reduce cargas administrativas al eliminar esta necesidad de desplazamiento a las dependencias del centro directivo, ya que los nuevos distintivos serán fabricados por empresas autorizadas, solicitados de forma telemática y emitidos por los canales autorizados. Además, al prever su diseño con unas características y material más duradero y resistente al desgaste y al deterioro, va a suponer la eliminación de la expedición de duplicados que conllevan actualmente el cobro de una tasa por importe de 8,53 € por distintivo (epígrafe 2151 del Modelo 031 del “Impreso de autoliquidación de tasas por autorizaciones de transporte por carretera y actividades auxiliares y complementarias del mismo)”»*.

En la MAIN se expone que el coste de los nuevos distintivos será fijado atendiendo exclusivamente a los gastos derivados de su fabricación, sin que en ningún caso se persiga la obtención de beneficio económico alguno y asevera que la carga económica para los administrados será la mínima imprescindible para cubrir dichos costes por lo que, según afirma, no supone una carga económica significativa, pues su coste estará dirigido a cubrir los gastos de fabricación y gestión.

De lo anteriormente expuesto podemos deducir que la norma proyectada genera nuevas cargas administrativas, si bien, reduce otras preexistentes, como el desplazamiento a las oficinas al poder solicitarse de forma telemática y, además, al elaborarse con un material más duradero, se evitará el coste de la expedición de duplicados.

Asimismo, la MAIN en su apartado siete, pone de manifiesto que el proyecto no conlleva cargas administrativas en relación con la etiqueta medioambiental de los vehículos, ni surgen tampoco nuevas cargas administrativas con la introducción del artículo 8 bis, que regula el incremento de los precios en situaciones de alta demanda.

También contempla la Memoria la descripción de los trámites seguidos en la elaboración de la norma, recogiendo 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, con su correspondiente motivación, tal y como exige el artículo 7.4 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, han emitido informe, como ya señalábamos, la Dirección General de la Mujer y la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, de acuerdo con el Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.4 del Decreto 52/2021 y en el artículo 25.3 a) del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, se ha emitido el informe 49/2025, de 14 de octubre, de coordinación y calidad normativa.

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 emitido por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid el informe de 9 de abril de 2026, formulando una serie de observaciones, algunas de carácter esencial, que, según refiere la última MAIN, han sido atendidas.

Al amparo del 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 del artículo 4.3 del Decreto 52/2021, se han recabado informes de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías de la Comunidad de Madrid siendo la Consejería de Sanidad la única que ha realizado una observación, que ha sido atendida, relativa a que no se hacía referencia en la ficha de resumen ejecutivo de la MAIN a la derogación del Decreto 101/2016, con objeto de que se mencionara.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo traslada el informe de la Dirección General de Economía e Industria de 13 de octubre de 2025, que concluye que, desde la perspectiva de la defensa de la competencia y la unidad de mercado, el proyecto de decreto presenta un balance globalmente positivo al reforzar la accesibilidad y la transparencia en la prestación de los servicios VTC, sin introducir restricciones desproporcionadas al acceso o ejercicio de la actividad. No obstante, considera necesario reforzar la justificación económica y técnica de los nuevos distintivos identificativos y de la regulación de precios en situaciones de alta demanda, así como prever mecanismos de evaluación ex post, con el fin de garantizar la plena adecuación de la norma a los principios de la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado, y de la Ley 6/2022, de Mercado Abierto de la Comunidad de Madrid, cuestiones que la MAIN señala que han sido atendidas.

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, entre las funciones de este órgano de representación y de colaboración con la Administración, las de *“participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte”* (artículo 2 f.). De acuerdo con este precepto, el día 15 de octubre de 2025 la secretaria del Comité Madrileño de Transporte por Carretera remite informe integrado por las propuestas presentadas por dos de las tres asociaciones de la sección de transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT) del departamento de viajeros, en concreto, la Asociación Gremial del Autotaxi-(AGATM) y la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM). Se hace constar que el resto de asociaciones que forman parte

del citado departamento y las del departamento de mercancías no han presentado ninguna observación al proyecto.

El 21 de octubre de 2025, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28.2.b) de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid y en el artículo 4.1.e) de su Reglamento, aprobado por Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, la Comisión Permanente del Consejo de Consumo informa favorablemente el proyecto de decreto al considerar que *“tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios”*.

Consta el informe del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, remitido por su secretaria con fecha 27 de octubre de 2025, con una serie de observaciones.

El Consejo para el Diálogo Social, en virtud del artículo 3.2 del Decreto 21/2017, de 28 de febrero, por el que se crea este Consejo, mediante escrito de 22 de diciembre de 2025, comunica que no se han formulado observaciones por las organizaciones sindicales y empresariales que forman parte del mismo.

El 16 de febrero de 2026 la Dirección General de Presupuestos, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, emite informe favorable al proyecto de decreto.

El 19 de febrero de 2026, el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, al que se solicita informe en virtud de lo dispuesto en el artículo 2.c) del Decreto 103/1996, de 4 de julio, por el que se crea este Consejo, indica que *“no procede la emisión del informe solicitado puesto que la norma objeto de modificación no fue informada en el momento de su aprobación”*.

Se ha unido al expediente el informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la consejería que promueve la aprobación de la

norma, que exigen con carácter general los artículos 4.2 e) y 8.5 del Decreto 52/2021.

6.- 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 del director general de Transportes y Movilidad de 25 de noviembre de 2025, se sometió a dicho trámite el proyecto de decreto. En la MAIN se especifica que tuvo lugar entre los días 27 de noviembre y el 18 de diciembre de 2025, ambos días incluidos.

Han presentado alegaciones la mercantil Mobility Think Tank S.L., Mytaxi Iberia S.L. (Freenow By Lyft), Cabify España S.L., Uber BV y la asociación Unauto-VTC, explicándose en la Memoria las razones por las cuales no han sido atendidas sus observaciones.

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. Igualmente, cabe tomar en consideración las Directrices de técnica normativa de la Comunidad de Madrid, aprobadas por Acuerdo de 18 de febrero de 2026, del Consejo de Gobierno (en adelante, Acuerdo de 2026).

En primer término, el título del texto proyectado cumple lo dispuesto en las directrices 7 y 82 del Acuerdo de 2026, en cuanto recoge la denominación de la disposición modificada y alude al contenido esencial de la modificación, de modo que permite conocer la materia regulada.

Entrando ya en el análisis del proyecto, la parte expositiva cumple con el contenido que le es propio, a tenor de la directriz 14, en cuanto describe y clarifica su contenido y su finalidad, destacando las novedades incorporadas por la norma y las competencias y habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta, del modo previsto en las directrices 16 y 17.

La parte expositiva también menciona de forma completa los aspectos más relevantes de la tramitación, que, de acuerdo con la directriz 18, son las consultas efectuadas, los principales informes evacuados y los trámites de audiencia e información pública. Como exige la citada directriz, cita entre los principales informes evacuados *“los informes preceptivos de coordinación y calidad normativa, de impactos de carácter social, de las secretarías generales técnicas de las consejerías, del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, del Consejo de Consumo, del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras y el informe de la Abogacía General”* si bien, no es necesario indicar todos los trámites sino solo *“los aspectos más relevantes de la tramitación”*, como pueden ser el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, el del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, el del Consejo de Consumo, el del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad y los trámites de audiencia e información pública.

Asimismo, de conformidad con 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.

Finalmente incorpora la fórmula aprobatoria del modo indicado en la directriz 19.

Por lo que se refiere a la parte dispositiva, consta de un único artículo, que modifica el Decreto 5/2024, una disposición transitoria, una derogatoria y una final.

El artículo único está integrado por seis apartados, referidos, cada uno de ellos a los preceptos del Decreto 5/2024 que resultan modificados (apartados 4 y 5 del artículo 4, artículo 7, supresión de los apartados 4 y 5 del artículo 8, modificación del apartado tercero de la disposición transitoria tercera) o a aquellos incluidos como novedad en el texto (artículo 8 bis y un anexo), de conformidad con las directrices 85 y 86 del Acuerdo de 2026, adoptando, de acuerdo con esta última directriz, el “*estilo de regulación*” consistente en dar una nueva redacción a los preceptos modificados.

El apartado uno del artículo único da nueva redacción a los apartados cuatro y cinco del artículo 4 del Decreto 5/2024.

El apartado 4 del artículo 4 conserva su redacción vigente si bien, la modificación proyectada incorpora una nueva excepción a la necesidad de que los vehículos hayan de estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, que se aplica a los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida clasificados con etiqueta C.

En consonancia con la modificación de este precepto, el apartado cinco del artículo único, modifica la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024 de modo que amplía los supuestos excepcionados del

cumplimiento de la exigencia consistente en que, a partir de la entrada en vigor del Decreto 5/2024, los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid que hayan sido habilitados para realizar servicios de carácter urbano, solo puedan ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, a los vehículos adaptados para personas de movilidad reducida clasificados con etiqueta C. Para ello, añada esta última categoría de vehículos al tercer párrafo de la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024.

De acuerdo con la MAIN, los objetivos que se pretenden con estas modificaciones son:

-Garantizar que en todo el territorio de Comunidad de Madrid se disponga de un número de vehículos de arrendamiento con conductor suficiente para satisfacer la demanda de las personas con movilidad reducida que requieran estos servicios.

-Fomentar el incremento de la oferta de vehículos adaptados para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas.

-Permitir que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid puedan incorporar vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, siempre que cuenten con la etiqueta ambiental C. Esta medida facilita el cumplimiento de la obligación de disponer, al menos, de un vehículo adaptado por cada diez autorizaciones, garantizando así el acceso y desplazamiento de personas en silla de ruedas.

En la MAIN, además, se indica que, en el contexto actual, la exigencia técnica y administrativa de que los vehículos adaptados ostenten la clasificación ambiental ECO o CERO conforme al Anexo II E)

del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, dificulta económicamente su incorporación a la flota, comprometiendo el cumplimiento de los objetivos de accesibilidad y no discriminación. Por consiguiente, la posibilidad de que los vehículos VTC cuenten con la clasificación medioambiental C genera un impacto favorable en el sector, en la medida en que permite reducir los costes de adquisición y ampliar la oferta de vehículos adaptados.

En la parte expositiva de la modificación proyectada, partiendo de las obligaciones que recogen los apartados 4 y 5 del artículo 4 y la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024, se justifica la adopción de estas medidas, teniendo en cuenta el contexto actual en materia de movilidad y la situación del mercado de la industria del automóvil, donde existe mayor oferta de la tipología de vehículos susceptibles de transformación con clasificación ambiental tipo C, así como las dificultades técnicas, económicas y temporales de transformación inherentes a la adaptación de los vehículos con cero emisiones contaminantes y ECO, en la necesidad de garantizar la prestación de este tipo de servicios cuando se trate de vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, flexibilizando el requisito ambiental que deben cumplir estos vehículos con la finalidad de lograr una mayor oferta de vehículos adaptados que garantice la prestación del servicio de arrendamiento con conductor en el que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas.

Por último, además de lo que hemos señalado al analizar la habilitación legal y competencial, estas medidas son acordes con lo dispuesto en el artículo 30 a) de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, que versa sobre la movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida, en virtud del cual, las Administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas

competencias *“adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas”*.

Por otra parte, en el apartado 5 del artículo 4 del Decreto 5/2024 se añade un nuevo párrafo al final del precepto del siguiente tenor: *“Estos vehículos deberán llevar en la esquina superior derecha de la luna trasera el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501:2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso”*.

Con esta modificación se pretende lograr una mejor identificación de los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, como señala la MAIN.

El apartado dos modifica el artículo 7 del Decreto 5/2024.

La redacción vigente del artículo 7 del Decreto 5/2024, en su primer apartado, se remite a la regulación que sobre los distintivos contiene el Decreto 101/2016 y, en el segundo, regula la prohibición de llevar signos externos de identificación y publicidad que induzca a confusión con la actividad de los vehículos taxis.

La modificación pretendida por este proyecto afecta únicamente a su apartado primero, dado que al derogar expresamente el Decreto 101/2016, incorpora a este apartado la descripción detallada de los nuevos distintivos y la remisión al anexo en donde figuran los modelos gráficos.

De este modo, se regula que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, deban estar permanentemente

identificados mediante los distintivos previstos en este artículo y en el anexo.

A continuación, se describen los distintivos, que serán autoadhesivos e incluirán la imagen de la bandera de la Comunidad de Madrid, el número de serie, la matrícula del vehículo, el número de autorización, el texto «urbano-interurbano» o «interurbano», según corresponda; bicolors, rojo y azul o rojo y verde, en función del ámbito territorial al que se circunscriba su autorización, ya sea para realizar transporte urbano e interurbano, o exclusivamente interurbano; uno de forma circular que ha de situarse en la parte superior derecha de la luna delantera y otro rectangular, que ha de ubicarse en la parte inferior izquierda de la luna trasera, de forma que resulten visibles desde el exterior y no interfieran en la visibilidad del conductor. Asimismo, se hace constar que incorporarán las especificaciones técnicas y de seguridad necesarias para evitar su deterioro y manipulación.

En este sentido, los objetivos que se persiguen con esta modificación, de acuerdo con la MAIN, son reforzar la seguridad - incorporando número de serie único, diseño antifalsificación, soporte acrílico autoinutilizable, microtexto y holograma-, la durabilidad de los distintivos y asegurar la identificación permanente, según estén habilitados para realizar únicamente transporte interurbano o bien pueden realizar transporte urbano e interurbano, lo cual facilitará la labor inspectora al constar perfectamente identificado el ámbito territorial autorizado.

El anexo al que se remite este precepto, se introduce en el Decreto 5/2024 por el apartado seis del artículo único del proyecto y contiene las imágenes de los modelos de distintivos que, como hemos señalado, incluyen la imagen de la bandera de la Comunidad de Madrid, bicolors en función de cada tipo de habilitación, urbano-interurbano o

interurbano, de forma circular, para su colocación en la luna delantera y rectangular, en la trasera.

En relación con estas imágenes, el Manual de Identidad Corporativa de la Comunidad de Madrid fija una serie de normas y pautas para la aplicación de la Identidad Corporativa de la Comunidad de Madrid, de modo que facilite su divulgación y vele por la coherencia a lo largo del tiempo. En su introducción destaca que:

“El respeto estricto de las normas que se especifican en este Manual es imprescindible para conseguir la correcta implementación de la Identidad Corporativa. Los responsables de los diferentes departamentos deberán exigir la fidelidad y el respeto riguroso de las indicaciones de este Manual. (...).

Todos los soportes de comunicación internos y externos de la Comunidad de Madrid, deberán respetar los criterios generales y el estilo marcado por este Manual. De manera que en el caso de que, por usos nuevos se planteasen situaciones de adaptación no contempladas en este documento, deberán consultarse exclusivamente con los responsables de la Imagen Corporativa (DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN, Departamento de Diseño) de la Comunidad de Madrid antes de abordar realizaciones concretas”.

En consecuencia, el diseño y los colores de los nuevos adhesivos ha de respetar lo que se establece en este manual.

El apartado tres del artículo único suprime los apartados 4 y 5 del artículo 8 del Decreto 5/2024, que regulan la posibilidad de que, en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el precio de los servicios no pueda superar el 75 por ciento sobre el precio base, así como las circunstancias que se consideran excepcionales, respectivamente.

No obstante, dicha regulación excepto el inciso “*siendo imputable la responsabilidad a la persona física o jurídica que lo hubiera calculado*”, se incorpora a un nuevo artículo 8 bis, que se introduce en el Decreto 5/2024 por el apartado cuatro del artículo único, en el que, además, se amplían los supuestos de las situaciones que se consideran excepcionales (en las letras b) a e) del apartado 1), que deberán ser declaradas por el órgano competente, y se determina el modo de calcular el denominado “*precio base*”.

En nuestro Dictamen 692/2023, de 28 de diciembre, antes citado, se ponía de manifiesto respecto al artículo 8 del proyecto de decreto:

«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”.

Asimismo, se instaba, por razones de seguridad jurídica a que el proyecto ofreciera una regulación completa de esta previsión de limitación de precios, ofreciendo un criterio objetivo que permitiera identificar las circunstancias excepcionales de alta demanda.

De este modo, se incorporó el apartado 5 al artículo 8 del Decreto, apartado que ahora se suprime, si bien su contenido conforma la letra a) del nuevo artículo 8 bis.1.

La finalidad que se pretende con esta modificación, indica la MAIN, consiste en definir con mayor claridad y precisión las diferentes circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios que pueden producirse, basados en hechos objetivos y verificables, y establecer las posibles limitaciones a que en estos casos puedan aplicarse otros suplementos que hagan incrementar el precio de los servicios para el usuario final pues, desde la aprobación del decreto, la aplicación de esos preceptos ha generado cierta inseguridad jurídica para los usuarios en la medida en que, en estas situaciones excepcionales, se ha constatado que es práctica habitual la incorporación al precio final del servicio una serie de suplementos adicionales que desvirtúan el porcentaje del 75 por ciento establecido en la norma, de forma que resulta preciso una nueva regulación de estos supuestos excepcionales, sin que con la modificación propuesta se pretenda atentar contra la libertad de las empresas de fijar sus precios sino evitar situaciones desmedidas para los usuarios tal y como establece el artículo 14 ter. 1 de la Ley 20/1998.

Señala que el porcentaje establecido del 75 % sobre el precio base, se considera el umbral máximo razonable y suficiente en la medida en que permite compatibilizar la libertad de precios con la protección de las personas usuarias frente a incrementos excesivos.

Asimismo, la MAIN pone de manifiesto la definición de lo que se considera “*precio base*” del servicio, como instrumento idóneo para alcanzar el objetivo de dotar de transparencia y objetividad a la regulación proyectada, al basarse en datos reales, recientes y comparables de servicios efectivamente prestados. Así, expone, en cuanto a la definición de precio base y la toma de referencia de un plazo de diez días, que esta elección responde a criterios técnicos orientados a garantizar el adecuado equilibrio entre la representatividad de la muestra y la actualidad de los datos utilizados, en la medida en que un período de diez días permite disponer de un volumen significativo de

servicios comparables, lo que contribuye a suavizar el impacto de valores atípicos o fluctuaciones puntuales en los precios. De esta forma, frente a períodos de mayor extensión, el intervalo de diez días asegura que el precio base refleje las condiciones recientes del mercado, especialmente en un sector caracterizado por la variabilidad de la demanda una función de las franjas horarias y días de la semana. En definitiva, la MAIN considera que el período de diez días constituye la opción técnicamente adecuada y proporcionada de acuerdo con la finalidad perseguida.

El informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid de 9 de abril de 2026 examina con detalle este precepto y realiza una serie de consideraciones que esta Comisión Jurídica Asesora comparte.

Así, en este informe destaca la conveniencia de que en la MAIN se amplíe la motivación del modo en que se define el “*precio base*” y se refuerce la relativa a la fijación del límite en el porcentaje del setenta y cinco por ciento, con base en que “*toda medida que restrinja, de algún modo, el ejercicio de una actividad ha de cumplir las exigencias establecidas en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado*” de acuerdo con lo que señala la Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de enero de 2026 (recurso 8367/2023) que transcribe.

Como acabamos de ver, en la última MAIN se explica la definición de precio base. No obstante, respecto al porcentaje del 75 % únicamente se indica que “*se considera el umbral máximo razonable y suficiente en la medida en que permite compatibilizar la libertad de precios con la protección de las personas usuarias frente a incrementos excesivos*”.

Consideramos, pues que, es conveniente realizar un mayor esfuerzo justificativo respecto a esta limitación, pues como indica el informe de la Dirección General de Economía e Industria de 13 de

octubre de 2025, si bien se aprecia la intención de proteger a los consumidores y evitar abusos, se recomienda garantizar que *“la limitación sea proporcionada y objetivamente motivada en razones de interés general (orden público, seguridad...)”*.

De igual modo se pronunció el Informe sobre la reclamación presentada, al amparo del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, contra el Decreto 5/2024, de 10 de enero, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el 13 de febrero de 2024, al señalar que la restricción del precio máximo cuenta con habilitación en la Ley 20/1999, por lo que *“la cuestión se limitaría a determinar si el precio máximo exigido (75 % sobre el precio base) resulta o no proporcionada”*, para, después de transcribir la explicación ofrecida por la MAIN, en la tramitación del Decreto 5/2024, concluir: *“... cabría plantearse que fuese posible un mayor esfuerzo de motivación en este caso”*.

Por otra parte, la Abogacía General, por razones de seguridad jurídica, considera esencial que se prevea que los eventos determinantes de la aplicación de las situaciones excepcionales de alta demanda sean declarados por resolución administrativa, en la que se justifique su existencia y se concrete el ámbito temporal y territorial a los que se extiende. Si bien, se ha introducido en el apartado 2 del artículo 8 bis del proyecto esta previsión, lo cierto es que no se hace referencia al ámbito territorial de aplicación de la resolución, sin que en la MAIN se justifique la razón de esta omisión, lo que determina la necesidad de revisar este aspecto.

Esta cuestión aparece regulada en otras comunidades autónomas. Así, podemos destacar el artículo 18 ter.5 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (añadido por el artículo único.3 del Decreto-ley

8/2022, de 27 de agosto de 2022) y el artículo 61.2 del Decreto 6/2026, de 20 de febrero, por el que se regulan los servicios de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor de las Illes Balears.

Procede, por último, analizar la parte final de la norma.

Las clases de disposiciones, su orden, composición, numeración y titulación son acordes a lo establecido en las directrices 37, 40 y 41 del Acuerdo de 2026.

La disposición transitoria primera regula la validez de los distintivos previstos en el Decreto 101/2016, de modo que conservarán su validez durante el plazo de cuatro meses desde la entrada en vigor de esta modificación, fecha en la que quedarán sin efecto. Transcurrido este plazo de cuatro meses, será obligatoria la utilización exclusiva de los nuevos distintivos, debiendo todos los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid estar provistos de los elementos identificativos regulados en el Decreto 5/2024, que serán fabricados por empresas especializadas en la materia y puestos a disposición de los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor mediante los canales autorizados a tal efecto.

Al respecto, la MAIN indica que, en consecuencia, no corresponderá al órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones la entrega de los distintivos a las empresas titulares de autorizaciones VTC y la gestión y distribución de los distintivos se realizará a través de estos canales autorizados que garanticen la trazabilidad y la protección de datos, habilitándose puntos de entrega suficientes y accesibles, en régimen de proximidad, con el fin de facilitar a los interesados la recogida de los distintivos correspondientes.

La disposición derogatoria única deroga expresamente el Decreto 101/2016 y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este decreto, acomodándose a lo dispuesto en la directriz 44 del Acuerdo de 2026.

La disposición final única viene referida a la entrada en vigor de la norma proyectada que se producirá el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, redacción acorde con la prevista en la directriz 45 del citado Acuerdo.

QUINTA.- Cuestiones formales y de técnica normativa.

En términos generales el proyecto de decreto se ajusta a las directrices de técnica normativa que resultan de aplicación, sin perjuicio de algunas observaciones que hemos ido apuntando a lo largo del presente dictamen y de las siguientes:

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado cinco del artículo único, *“Se modifica la redacción del apartado tercero de la disposición transitoria tercera que queda redactado en los siguientes términos”*. Sin embargo, esta disposición transitoria consta de tres párrafos y no está dividida en apartados, afectando la modificación al tercero, por lo que sería conveniente que se precisara la redacción.

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

CONCLUSIÓN

Que, una vez atendidas las consideraciones formuladas en el cuerpo del presente dictamen, ninguna de ellas de carácter esencial,

procede someter al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el *“Proyecto de Decreto del Consejo de Gobierno de modificación del Decreto 5/2024, de 10 de enero, 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”*.

V. E., no obstante, resolverá lo que estime más acertado.

Madrid, a 10 de junio de 2026

El presidente de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen n.º 344/26

Excmo. Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras

C/ Maudes,17 - 28003 Madrid