

Ref. Informe 49/2025

Artículo 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre.

INFORME 49/2025 DE COORDINACIÓN Y CALIDAD NORMATIVA, SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO, DEL CONSEJO DE GOBIERNO, POR EL QUE SE MODIFICA 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.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras ha remitido el Proyecto de Decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica 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, que, junto con su correspondiente memoria del análisis de impacto normativo (en adelante, MAIN), somete, con fecha 7 de octubre de 2025, a informe de coordinación y calidad normativa.

Este informe se emite conforme a lo previsto en el artículo 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 11/2022, de 21 de diciembre), y en los artículos 4.2.c) y 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid (en adelante, Decreto 52/2021, de 24 de marzo).

La competencia para la emisión de este informe se atribuye 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 (en adelante, Decreto 229/2023, de 6 de septiembre), a su Secretaría General Técnica, con la finalidad de garantizar la coordinación y la calidad de la actividad normativa del Gobierno.

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

Asimismo, los proyectos normativos deben ajustarse a lo establecido al respecto en la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid.

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

1. OBJETO

De acuerdo con lo indicado en la ficha de resumen ejecutivo de la MAIN, el objeto del proyecto de decreto es 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, a fin de conseguir los siguientes objetivos:

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 (conforme a la norma UNE 26494 vehículos

para transporte de personas con movilidad reducida, vehículos con capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluido el conductor).

Permitir que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid puedan adscribir a sus autorizaciones vehículos adaptados para personas con movilidad reducida que se encuentren clasificados con el distintivo ambiental etiqueta C, a efectos de que aquellos titulares de diez o más autorizaciones puedan dar cumplimiento a la obligación de disponer un mínimo de un vehículo adaptado, para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas, por cada diez que pongan a disposición del público.

Mejor identificación de los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, mediante la necesidad de que lleven incorporado el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501.

Creación de dos distintivos de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, cuya autorización de la clase VTC se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, reforzando las medidas de seguridad y durabilidad, para que los vehículos resulten permanentemente identificados, en función de la habilitación de su autorización para realizar servicios urbanos o servicios interurbanos.

Definir con una mayor claridad las diferentes circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios que pueden producirse 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 de los mismos.

2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El proyecto de decreto que se recibe para informe consta de una parte expositiva, otra dispositiva, integrada por un artículo único, una disposición derogatoria única y una disposición final única.

El artículo único modifica los apartados 4 y 5 del artículo 4 y el artículo 7, suprime los apartados 4 y 5 del artículo 8, añade un nuevo artículo 8 bis y modifica el apartado tercero de la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024, de 10 de enero.

La disposición derogatoria única deroga expresamente el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, y la disposición final única señala la entrada en vigor.

3. ANÁLISIS DEL PROYECTO

3.1. Rango de la propuesta normativa, congruencia de la iniciativa con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea y con otras que se estén elaborando en la Comunidad de Madrid.

El artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero (en adelante, EACM), le atribuye la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

A tal efecto, ha dictado la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 20/1998, de 27 de noviembre), que regula el transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor en sus artículos 14 *ter* y 14 *quater* y en su disposición adicional cuarta.

En desarrollo de esta ley 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 (en adelante, Decreto 5/2024, de 10 de enero), que la presente propuesta normativa modifica, y el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, que, expresamente deroga el proyecto de decreto.

El Consejo de Gobierno, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, puede «[a]probar 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 siempre que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros».

En consecuencia, puede afirmarse que, sin perjuicio de las observaciones incluidas en otros puntos de este informe, el rango y naturaleza de la norma propuesta se adecúa al objeto regulado y a lo establecido en el ordenamiento jurídico, estatal y autonómico, vigente.

3.2. Principios de buena regulación.

Los párrafos decimoctavo a vigesimoprimer y vigesimotercero de la parte expositiva contienen la referencia al cumplimiento de los principios de buena regulación conforme a lo establecido en los artículos 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, Ley 39/2015, de 1 de octubre), y 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

Con carácter general, de acuerdo con el criterio de la Comisión Jurídica Asesora (Dictamen 677/22), respecto a que la justificación de cada uno de los principios se incluya en párrafos separados, se sugiere dividir el párrafo decimoctavo en dos: uno para citar la normativa que establece los principios de buena regulación, señalando, en orden jerárquico, primero la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y a continuación el Decreto 52/2021, de 24 de marzo; y otro para la justificación de los principios de necesidad y eficacia.

Además, se sugiere abordar la justificación de los principios de buena regulación siguiendo el orden con el que se presentan en el artículo 2.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, de acuerdo con el cual estos principios son los «de necesidad y eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia», sin perjuicio de que «cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera». Por ello, la justificación del principio de eficiencia, recogido en el párrafo vigesimotercero, se sugiere incluirla después de la justificación del principio de transparencia, y, además, se sugiere sustituir la coma por un punto final.

De acuerdo, también, con el criterio de la Comisión Jurídica Asesora (Dictamen 677/22), en línea con lo establecido también por la doctrina del Consejo de Estado, en

su Dictamen de 18 de enero de 2018, la justificación de los principios debe ir más allá de la simple mención de la referida adecuación de la norma a los mismos, no debiendo ser meros enunciados retóricos ni simple reproducción de las correspondientes definiciones legales. En este sentido se sugiere revisar la justificación de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

Además, respecto del cumplimiento del principio de proporcionalidad, se sugiere revisar su redacción teniendo en cuenta que se trata de justificar cómo la regulación contenida en el proyecto de decreto es la necesaria e imprescindible para conseguir los objetivos que se pretenden, con independencia del número de «preceptos» en que se articule.

3.3. Calidad técnica.

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

3.3.1. Observaciones generales.

(i) Con fecha 20 de marzo de 2025 la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras solicita informe de coordinación y calidad normativa respecto del Proyecto de Decreto por el que se modifica 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, emitiéndose el Informe 12/2025 de 31 de marzo.

El proyecto de decreto objeto del presente informe contiene nuevas modificaciones no previstas en el anterior, señalando el apartado 9.2 de la MAIN, dedicado al análisis de los informes a los que se somete el proyecto de decreto, que «debido a que se ha procedido a realizar una modificación más amplia del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que afecta a materias hasta ahora no contempladas en dicha norma, como es la

exigencia de identificación de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, la creación de nuevos distintivos identificativos de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor y la regulación de los precios en las situaciones excepcionales de alta demanda, es preciso volver a recabar los informes ya emitidos», observándose que la mayoría de las sugerencias incluidas en el Informe 12/2025 de Coordinación y Calidad Normativa, de 31 de marzo, han incorporadas al nuevo proyecto de decreto y MAIN.

(ii) Las reglas 50 y siguientes de las Directrices se refieren a las disposiciones modificativas. De conformidad con ellas, se formulan las siguientes observaciones:

a) Se sugiere eliminar la negrita de la numeración de cada uno de los apartados de artículo único escritos en letra (Unos, Dos, Tres, Cuatro y Cinco).

b) De conformidad con la regla 56 de la Directrices el texto de regulación, que es el nuevo texto en que consiste precisamente la modificación, debe ir separado del texto marco, en párrafo aparte, entrecomillado y sangrado, a fin de realzar tipográficamente que se trata del nuevo texto. Por tanto, se sugiere realizar el sangrado de los nuevos textos en todos los apartados del artículo único.

Además, en el apartado tres, se sugiere incluir dentro del entrecomillado el título del artículo 7 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, y situar el punto final detrás de las comillas de cierre. Y, en el apartado cuatro, incluir comillas iniciales y de cierre al texto del nuevo artículo 8 bis, situando el punto final detrás de las comillas de cierre.

c) Se sugiere, por un lado, unificar los apartados uno y dos en un único apartado, ello conllevaría reenumerar el resto de los apartados de este artículo único, proponiéndose la siguiente redacción:

Uno. Los apartados 4 y 5 del artículo 4 quedan redactados de la siguiente manera:

«4. Los vehículos deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, [...].

5. 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.

[...].

Estos vehículos deberán llevar en la esquina superior derecha de la luna trasera el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501».

Y, por otro lado, respecto del apartado cuatro, se sugiere dividirlo en dos: uno indicando que se suprimen los apartados 4 y 5 del artículo 8 y otro señalando que se introduce un nuevo artículo 8 bis. Por ello, se propone el siguiente texto alternativo con la siguiente composición:

Cuatro. Se suprimen los apartados 4 y 5 del artículo 8.

Cinco. Se añade un nuevo artículo 8 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 8 bis. *Incremento de precio en situaciones de alta demanda.*

1. De conformidad lo previsto en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se entienden situaciones excepcionales que pueden generar una alta demanda de servicios, las siguientes:

a) Situaciones en las que por razones extraordinarias o imprevistas se produzca una alteración de la movilidad normal de las personas.

b) Fenómenos climatológicos inusuales que compliquen o dificulten la movilidad de las personas.

[...].

2. Cuando se produzca la situación excepcional el precio de los servicios no podrá superar los siguientes límites:

[...].

5. Lo dispuesto en este artículo será también de aplicación a los servicios contratados por plaza con pago individual previstos en el artículo siguiente».

d) De conformidad con la regla 29 de las Directrices, relativa a la composición del artículo, en el apartado tres se sugiere eliminar la cursiva de «*Artículo 7.*» y escribir en cursiva el título de la disposición transitoria tercera, objeto de modificación en el apartado cinco del proyecto de decreto.

(iii) De conformidad con la regla 37 de las Directrices, se sugiere eliminar la negrita de «Disposición derogatoria única» y «Disposición final única».

(iv) De conformidad con la regla 80 de las Directrices, en el octavo párrafo de la parte expositiva, se sugiere, para mayor precisión, sustituir la cita de la «norma UNE 41501» por «la norma UNE 41501:2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso». Esta observación resulta aplicable, también, a la redacción del párrafo tercero del artículo 4.5 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que es objeto de modificación en el apartado dos del artículo único del proyecto de decreto.

Y se sugiere incorporarla, en el apartado 2.a) de la MAIN, dedicado a los fines y objetivos, donde, además, se sugiere sustituir la cita de la «norma UNE 26494» por «norma UNE 26494:2014 Vehículos de carretera. Vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida. Capacidad igual o menor a nueve plazas, incluido el conductor».

3.3.2 Observaciones al título, a la parte expositiva, parte dispositiva y parte final:

(i) De conformidad con las reglas 5 y siguientes de las Directrices se sugiere que el título del proyecto normativo tenga el mismo tamaño de letra que el resto del proyecto normativo.

(ii) De conformidad con las reglas 74 y 80 de las Directrices, relativas a la cita de las disposiciones normativas, se sugiere, en el noveno párrafo de la parte expositiva, citar de manera completa y conforme a su publicación el «Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid» y en el párrafo decimoprimeros emplear la cita abreviada sustituyéndose por «Decreto 101/2016, de 18 de octubre».

(iii) La regla 12 de las Directrices se refiere al contenido de la parte expositiva, la cual «cumplirá la función de describir su contenido, indicando su objeto y finalidad, sus antecedentes y las competencias y habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta. Si es preciso, resumirá sucintamente el contenido de la disposición, a fin de lograr una mejor comprensión del texto, pero no contendrá partes del texto del articulado. [...]».

Conforme a esta regla, teniendo en cuenta que se trata de la modificación de un decreto, se sugiere eliminar, por innecesario, el primer párrafo de la parte expositiva.

Además, se sugiere sustituir:

- En el segundo párrafo, «Con la aprobación del Decreto 5/2024, de 10 de enero, [...], se viene a acometer el desarrollo [...]» por «El Decreto 5/2024, de 10 de enero, [...], establece el desarrollo [...]».
- En el tercer párrafo, «Así, el artículo 4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, establece» por «En su artículo 4 se establecen».
- En el cuarto párrafo, «A su vez, la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, regula» por «Su disposición transitoria tercera regula».
- En el noveno párrafo, «[...] otros daños físicos comprometen la efectividad de los mismos, [...]» por «[...] otros daños físicos que comprometen su efectividad, [...]».
- En el párrafo decimoprimer, «[...] en este proyecto de decreto [...]» por «[...] en este decreto [...]».
- En el párrafo decimosegundo, «[...] En concreto, el apartado 4 y 5 de este precepto señala que, en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el precio de los mismos no podrá [...]» por «[...] En concreto, sus apartados 4 y 5 señalan que, en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el precio por sus servicios no podrá [...]».
- En el párrafo decimocuarto, «en situaciones de alta demanda,» por «en situaciones de alta demanda de servicios,» y eliminar la frase final «una alta demanda de servicios».
- En el párrafo decimoquinto, «[...], considerándolo como [...]» por «[...], este vendrá determinado por [...]».

- En el párrafo decimoséptimo se sugiere sustituir «El decreto se articula en una parte expositiva y una dispositiva integrada [...]» por «El decreto contiene una parte expositiva y otra dispositiva integrada [...]».

- Y, en la fórmula aprobatoria, «consejero» por «el titular de la Consejería».

(iv) Se sugiere escribir en cursiva el título del artículo único.

(v) En el apartado uno del artículo único, que modifica la redacción del apartado 4 del artículo 4, se sugiere modificar la redacción del inciso final para mayor claridad, sustituyendo «que estén clasificados estos últimos, con etiqueta C» por «clasificados con etiqueta C».

Además, se sugiere revisar el uso de la expresión «personas de movilidad reducida» en coherencia con la norma UNE 26494:2014, citada en la MAIN, que utiliza la expresión «personas con movilidad reducida» y con Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, que utiliza las expresiones «personas con discapacidad que presenten movilidad reducida» y «personas con movilidad reducida».

(vi) En la nueva redacción del artículo 7, dentro del apartado tres del artículo único, se sugiere numerar como apartado 2 el último párrafo. Y en la nueva redacción de su apartado 1, en el tercer párrafo, se sugiere sustituir las comillas británicas por las latinas o españolas y eliminar la cursiva de sus términos, por lo que se sugiere sustituir [*“urbano-interurbano”* o *“interurbano”*] por «urbano-interurbano» o «interurbano».

Además, se sugiere que las imágenes de los distintivos (autoadhesivos circulares y de 85 mm de diámetro y autoadhesivos rectangulares y de 140 mm de ancho y 85 mm de alto) se trasladen a un anexo, de acuerdo con la regla 46 de las Directrices.

(vii) En el apartado cuatro del artículo único, se sugiere escribir en cursiva el título del nuevo artículo 8 bis, de conformidad con la regla 29 de las Directrices, relativa a la composición de los artículos. Y, en el apartado 2 de este artículo 8 bis, se sugiere

revisar la subdivisión en letras ordenadas alfabéticamente de tal manera que se reinicie en a), b), c) y d) y en su letra g) se sugiere sustituir «75%» por «75 por ciento» para mantener la uniformidad en el Decreto 5/2024, de 10 de enero.

(viii) La redacción del nuevo artículo 8 bis, que regula las limitaciones al incremento del precio por alta demanda de servicios en las concretas situaciones que en este artículo se consideran excepcionales, genera dudas respecto de su alcance y aplicación.

En este sentido, conviene mencionar que, de acuerdo con el apartado 2.a) de la MAIN, dedicado a los fines y objetivos del proyecto de decreto, la introducción de este nuevo artículo 8 bis se justifica porque la aplicación de la regulación contenida en el actual artículo 8, apartados 4 y 5, del Decreto 5/2024, de 10 de enero, «ha generado cierta inseguridad jurídica para los usuarios» habiéndose «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 y la definición de lo que se considera precio base del servicio».

De esta justificación podría deducirse que lo que se pretende con el nuevo artículo 8 bis es delimitar con claridad qué situaciones concretas pueden considerarse excepcionales, a efectos de aplicar un incremento del precio base, y los límites a este incremento. De modo que fuera de ellas, ese precio base no se puede incrementar. Ahora bien, la redacción dada al nuevo artículo 8 bis no parece cumplir este objetivo, por lo que se sugiere, de acuerdo con las observaciones que se incluyen a continuación, revisar su contenido y redacción.

En este sentido, aunque el artículo se titula «Incremento de precio en situaciones de alta demanda», se observa una contradicción entre este título y su contenido, ya que dentro de las situaciones que pueden generar una alta demanda de servicios, la recogida en la letra e) [Situaciones de emergencia declaradas conforme al Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM) en las que sea necesaria la movilidad urgente de las personas] no permite aplicar incremento alguno sobre el precio base, tal como dispone el apartado 2 de este artículo 8 bis.

Se observa, también, que entre las situaciones excepcionales que pueden generar una alta demanda de servicios, la primera de ellas es, «a) Situaciones en las que por razones extraordinarias o imprevistas se produzca una alteración de la movilidad normal de las personas», concepto en el que pueden incluirse las demás situaciones enumeradas.

Además, resulta especialmente confusa la coherencia de esta letra a) con la situación excepcional de la letra f) que se refiere a «f) Cualquier otra situación excepcional no incluida en los apartados anteriores que sea declarada por el consejero competente en materia de transportes [...]». Es decir, podría entenderse que las situaciones de la letra a) se encuentran subsumidas en la letra f), en el sentido de que si no se dan las situaciones concretas a las que se refieren a las letras b) (fenómenos climatológicos), c) (celebración de eventos no habituales o extraordinarios que por sus dimensiones impliquen la necesidad de desplazamiento de un número significativo de personas), d) (alteración grave e imprevista en el funcionamiento de alguna de las infraestructuras de transporte que obligue al desplazamiento por otras vías alternativas), o e) (situaciones de emergencia declaradas conforme al Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM) en las que sea necesaria la movilidad urgente de las personas), la situación excepcional será declarada mediante resolución motivada del titular de la consejería competente en materia de transportes, entendiendo que esta declaración solo se producirá, en coherencia con el resto del artículo, ante situaciones extraordinarias o imprevistas que produzcan una alteración de la movilidad normal de las personas. Se sugiere, por tanto, revisar este aspecto para una mayor claridad.

Además, si se mantiene la redacción actual, puede entenderse que la decisión de la existencia de situaciones excepcionales de la letra a), que dan lugar a alta demanda y que suponen un incremento del precio base del 75 %, puede ser apreciada por las empresas arrendadoras, pudiendo producirse un detrimento del principio de seguridad jurídica en contra de los usuarios, desvirtuando uno de los objetivos de esta regulación que, de acuerdo con lo señalado en su MAIN, es «Definir con una mayor claridad las diferentes circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios que pueden producirse 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 de los mismos».

Adicionalmente, se observa que todas las situaciones excepcionales previstas en el apartado 1 del artículo 8 bis se refieren a aquellas que afectan a la movilidad o desplazamiento de las personas, detalle o precisión que se omite en relación con la situación excepcional de la letra f) que puede ser declarada por el «consejero». Se sugiere, por tanto, revisar, esta redacción para conocer con claridad si en este caso las situaciones excepcionales, también, deben afectar al desplazamiento de las personas, sugiriéndose, además, sustituir «consejero» por «titular de la consejería».

Respecto de la situación excepcional prevista en la letra c), se sugiere precisar lo que se entiende por «dimensiones» del evento, como se hace ahora en la redacción del artículo 8.5 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que se refiere a aspectos como afluencia, horario y ubicación.

(ix) Respecto del nuevo artículo 8 bis, se sugiere, también, una revisión general de su apartado 2, que se refiere a los límites del incremento del precio de los servicios, pero recoge en su letra h) un supuesto en el que no se produce un incremento. Se sugiere eliminar, también, la letra j) que no se refiere a un límite del incremento del precio del servicio, sino a la prohibición de añadir otros conceptos o suplementos salvo el de peaje, pudiendo incluirse como un apartado 3 del artículo 8 bis, renumerando el resto.

(x) El apartado 4 del artículo 8 bis establece la obligación de «las empresas arrendadoras de conservar, a disposición de los servicios de inspección, la información relativa a la aplicación de las circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios durante el plazo de un año».

Sin perjuicio de la observación realizada en el punto 4.1.(ii) de este informe respecto a que esta obligación constituye una carga administrativa que no se identifica ni cuantifica en la MAIN, se observa, también, que la redacción no precisa, al menos mínimamente, qué tipo de información es la que se ha de conservar, ni la forma en que se ha de recopilar, por lo que se generan dudas respecto de su aplicación práctica.

(xi) En el apartado 5 del artículo 8 bis, se sugiere sustituir «previstos en el artículo siguiente» por «previstos en el artículo 9».

(xii) La disposición derogatoria única, deroga el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, lo que supone la derogación no solo de los tipos de distintivos y su colocación en el vehículo, ahora actualizados en el proyecto de decreto, sino otros aspectos no reflejados en este como son: la necesidad de que el distintivo refleje la información relativa al mes y año en que el titular de la autorización debe proceder a su visado, así como la «disposición» y validez de los distintivos, regulados en los artículos 2 y 4, respectivamente, del Decreto 101/2016, de 18 de octubre.

En la MAIN no se expone de forma concreta estas novedades al exponer el contenido del proyecto de decreto ni de la justificación del principio de eficiencia, recogido en su apartado 3, aunque parece deducirse de esta última, cuando se afirma la existencia de una reducción de cargas administrativas como consecuencia de la eliminación de cumplir determinadas obligaciones derivadas de lo dispuesto en estos artículos. Se sugiere completar y clarificar esta información en el apartado dedicado a la exposición del contenido del proyecto de decreto, indicando expresamente que la derogación supone la eliminación en los dispositivos de la información relativa al mes y año de visado de la autorización.

Especialmente, se sugiere hacer referencia a la eliminación del contenido del artículo 4, relativo a que el órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones será el encargado de poner a disposición de las empresas titulares los distintivos, siendo únicamente válidos los distintivos facilitados por dicho órgano, ya que surge la duda respecto de la competencia para emitirlos o proporcionarlos y si pueden ser facilitados por otras vías.

(xiii) De conformidad con las reglas 55 y 61 de las Directrices, se sugiere la siguiente redacción para el apartado cinco del artículo único:

Cinco. El párrafo tercero de la disposición transitoria tercera queda redactado en los siguientes términos:

«Quedan exceptuados del cumplimiento de esta exigencia los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF), los vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como de vehículos adaptados para personas de movilidad reducida que estén clasificados estos últimos, con etiqueta C».

(xiv) Respecto a la disposición derogatoria única, se sugiere añadir un punto al final de su título. Además, para mayor claridad, se propone el siguiente texto alternativo:

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Queda derogado expresamente el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid.
2. Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este decreto.

(xv) En la disposición final única se dispone que la entrada en vigor de la norma será el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», sugiriéndose valorar el establecimiento de un período de «*vacatio legis*» a los efectos de permitir la adaptación a los nuevos requisitos, especialmente en lo que se refiere a los nuevos distintivos. O, en su caso, justificar en la MAIN el establecimiento de su inmediata entrada en vigor.

4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

4.1 Contenido.

Se trata de una MAIN extendida y su contenido se adapta, en líneas generales, a las exigencias del artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, así como a la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid.

(i) Como observación general, se advierte en la MAIN una mínima explicación del alcance y fundamento jurídico del nuevo artículo 8 bis, en el que se relacionan las situaciones que pueden calificarse como «circunstancias excepcionales» a fin de habilitar el incremento del precio del servicio dentro de los límites fijados, así como la definición del «precio base» a estos efectos.

En este sentido, el apartado 2.a) de la MAIN expone los fines y objetivos de las modificaciones introducidas por el proyecto de decreto y dedica una amplia justificación a la excepción que se establece para los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida del requisito relativo a que estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO; así como para las modificaciones relativas a los distintivos identificativos. Por el contrario, solo en dos párrafos justifica la regulación que se introduce con el nuevo artículo 8 bis: el primero de ellos describe la regulación actual contenida en los apartados 4 y 5 del artículo 8 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, y el segundo, motiva la nueva regulación en la inseguridad jurídica generada a los usuarios respecto de lo que se consideran situaciones excepcionales y el precio aplicado en estas circunstancias.

Además, se observa que, al igual que el apartado 2.a) de la MAIN, el apartado 4.a), dedicado a la descripción del contenido del proyecto de decreto, hace una transcripción del nuevo artículo 8 bis, pero no se destacan las novedades que incorpora.

Adicionalmente, ha de considerarse que la nueva regulación establecida en este artículo 8 bis, se ha cuestionado en el trámite de consulta pública por alguno de los participantes que, como se refleja en el apartado 9.1.1 de la MAIN, afirma que el concepto de precio base «vulnera el principio de legalidad y excede la habilitación reglamentaria». Respecto de lo que la MAIN argumenta que el «concepto de precio base ya viene establecido en el decreto que se pretende modificar, y la habilitación legal para esta materia está recogida en el artículo 14 ter de la Ley 20/98».

En resumen, a fin de facilitar la comprensión y motivación de la regulación sobre las circunstancias excepcionales que permiten el incremento del precio base, así como de las limitaciones a este incremento, y la definición del precio base, se sugiere una explicación más concreta de estas novedades introducidas, incluyendo también una

referencia, al apartado 8 bis.2.j), en el que, conforme al principio de protección de los consumidores y usuarios, se establece la prohibición de «añadir al precio final, ningún otro suplemento salvo los suplementos por peaje que pudieran establecerse».

Se sugiere, también, justificar con mayor precisión que la definición del precio base se ajusta al concepto que se establece en el artículo 14 *ter*.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

(ii) Se observa, también, con carácter general, una contradicción a lo largo de la MAIN en relación con los impactos que tiene el proyecto de decreto.

La ficha de resumen ejecutivo indica que no produce efectos económicos, ni sobre los presupuestos ni sobre las cargas administrativas, lo que se confirma en relación con el impacto económico en el apartado 6.b), con el impacto presupuestario en el apartado 6.a) y respecto de las cargas administrativas en el apartado 7.

Por otro lado, sin embargo, el apartado I. Introducción de la MAIN justifica la elaboración de una MAIN extendida «en la medida en que del proyecto normativo se derivan impactos económicos, presupuestarios y sobre las cargas administrativas».

Además, en relación con el impacto presupuestario, el apartado 3. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN, al justificar el principio de eficiencia, hace referencia a la existencia de una disminución de ingresos cuando afirma que «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».

Y respecto de las cargas administrativas, este apartado 3 afirma no solo que no se imponen cargas administrativas, sino que además supone una reducción de estas como consecuencia de la derogación del Decreto 101/2016, de 18 de octubre. Señalando, más concretamente, el apartado 7, dedicado a su análisis, que el nuevo artículo 8 bis que regula el incremento de los precios en situaciones de alta demanda, tampoco impone ninguna.

Se sugiere, por tanto, como observación general, una revisión de las afirmaciones que en estos aspectos se realizan a lo largo de la MAIN, y, de acuerdo con ello, determinar si se trata de una memoria extendida o ejecutiva.

(iii) Además, en concreto, respecto del impacto presupuestario, se sugiere completar el apartado 6.a), dedicado a su análisis, con una estimación del importe de la reducción de ingresos, que, en concepto de tasas, puede suponer la eliminación de la expedición de duplicados derivado de las mejoras en las características y material de los distintivos identificativos.

(iv) Respecto del análisis de las cargas administrativas, se observa que el artículo 8 bis, en su apartado 5, incluye al menos una nueva carga administrativa, que es la de conservar a disposición de los servicios de inspección, la información relativa a la aplicación de las circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios durante el plazo de un año.

Se sugiere, por tanto, completar el apartado 7 de la MAIN identificando y cuantificando las cargas que se reducen y las nuevas que se derivan del artículo 8, indicando si el resultado neto es una reducción o, por el contrario, un incremento de las cargas, todo ello de acuerdo con el Método simplificado de medición de cargas administrativas y su reducción, contemplado en el anexo V de la Guía metodología para la elaboración de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

(v) La MAIN elaborada contiene la ficha de resumen ejecutivo debidamente cumplimentada. Al respecto, como observación general, se sugiere seguir el modelo del anexo I de la Guía, y, además, se realizan las siguientes observaciones:

a) En el apartado «Fecha» se sugiere eliminar los dos puntos de su título.

b) En el apartado «Objetivos que se persiguen» se sugiere una redacción más escueta en la descripción de estos objetivos, pudiendo extenderse en el apartado correspondiente del cuerpo de la MAIN, sugiriéndose a estos efectos, por ejemplo, en

el párrafo segundo, eliminar, por innecesario en este apartado, el inciso entre paréntesis.

Se sugiere, además, revisar y simplificar la redacción de los párrafos tercero y quinto, en aras de facilitar su entendimiento, y reservar la explicación más detallada al apartado correspondiente del cuerpo de la MAIN.

Además, si se citan las normas UNE 26494 y UNE 41501, se sugiere, incluir la cita del año.

c) En el apartado relativo a las alternativas, se sugiere un análisis más concreto de las alternativas analizadas, así como eliminar el inciso final que explica el contenido del proyecto de decreto y carece de sentido en este apartado, porque además no se refiere a todas las modificaciones que se introducen.

Se sugiere, también, indicar si se han analizado la modificación como alternativa a la derogación del Decreto 101/2016, de 18 de octubre.

Esta observación es aplicable también al apartado 2.b) del cuerpo de la MAIN.

d) En el apartado «Estructura de la norma» se sugiere sustituir su contenido por: «El proyecto de decreto consta de una parte expositiva, otra dispositiva, integrada por un artículo único, una disposición derogatoria única y una disposición final única».

e) En el apartado relativo a «Informes a los que se somete el proyecto» se sugiere, para mayor precisión, sustituir «Informe de coordinación y calidad Normativa» por «Informe de coordinación y calidad normativa», «Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid» por «Informe del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid» y «Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid» por «Informe del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid».

f) En el apartado relativo a los trámites de participación se sugiere sustituir su título por «Trámites de participación: consulta pública/audiencia e información pública» y en el primer párrafo relativo a la consulta pública se sugiere añadir a continuación de «El proyecto» el término «de decreto».

Además, se sugiere señalar en primer lugar la referencia normativa de la Ley 10/2019, de 10 de abril, y a continuación la del Decreto 52/2021, de 24 de marzo. Esto es trasladable al subapartado 9.1 del cuerpo de la MAIN.

g) En el apartado dedicado a la «Adecuación al orden de competencias», en el primer párrafo, para adaptarlo al concreto objeto de proyecto de decreto, se sugiere precisar que el artículo 26.1.6 del EACM le atribuye competencia exclusiva en «materia de» transporte terrestre que discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid.

Y en el segundo párrafo, en la referencia a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se sugiere revisar la cita de la disposición adicional, señalando que se trata de la disposición adicional tercera.

(vi) En relación al cuerpo de la MAIN se formulan las siguientes observaciones:

a) En el subapartado 2.c) (Plan normativo) se sugiere sustituir la frase «contemplado en el Plan Normativo de XIII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 20 de diciembre de 2023, por el que se aprueba el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid 2023-2027» por «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».

También se sugiere precisar que se trata del artículo 3.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

b) En el apartado 3, referido a la adecuación a los principios de buena regulación, nos remitimos a las observaciones realizadas en el apartado 3.2 de este informe y, además, se sugiere que la justificación del principio de seguridad jurídica se realice a continuación del principio de proporcionalidad.

c) En el subapartado 4.a), que se refiere al contenido del proyecto normativo, se sugiere sustituir el primer párrafo por «El proyecto consta de una parte dispositiva, integrada

por un artículo único con cinco apartados, una disposición derogatoria única y una disposición final única».

Además, se sugiere sustituir la transcripción completa de los artículos por una exposición de su contenido fundamental y, especialmente, de las principales novedades introducidas en cada uno de ellos.

d) En el apartado 5. «ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA A LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS», se sugiere eliminar, por innecesario, el primer párrafo, y en caso de mantenerlo, precisar que la competencia que atribuye el artículo 26.1.6 sobre el transporte terrestre que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial, es una competencia exclusiva y eliminar la cita de la ley orgánica por la que se aprueba el EACM.

Respecto de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, se sugiere incluir la cita de los artículos 14 *ter* y *quater* que habilitan para la aprobación del decreto modificado y, especialmente, a la nueva regulación contenida en el artículo 8 bis.

Y respecto de la mención del Decreto 5/2024, de 10 de enero, se sugiere eliminar la habilitación al titular de la consejería competente en materia de Transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para su desarrollo y aplicación, ya que no resulta aplicable al caso concreto de este proyecto de decreto.

e) En relación con los impactos sociales, que se analizan en los apartados 8.a) y 8.b) de la MAIN, se sugiere añadir la referencia al artículo 7.3.c) de Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el informe de impacto por razón de género, por ello se propone el siguiente texto alternativo:

El informe de impacto por razón de género se solicita a la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con el artículo 7.3.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y el artículo 9.1.b) del 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.

f) El último apartado de la MAIN se refiere a la evaluación *ex post* de la propuesta normativa, sugiere incluir la cita del artículo 3.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

4.2 Tramitación.

En el apartado 9 de la MAIN se recogen los aspectos más relevantes de la tramitación y consultas realizadas, así como las que está previsto realizar en el futuro. En este caso, los trámites que se proponen son preceptivos y adecuados. No obstante, procede formular las siguientes observaciones:

(i) En el subapartado 9.1.1, que se refiere al trámite de la consulta pública, en su primer párrafo, se sugiere sustituir «Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid», por «Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid», así como finalizar con un punto al final.

Además, en este apartado se analiza la celebración de los dos trámites de consulta pública a los que se ha sometido el proyecto de decreto, las observaciones recibidas y la forma en que se han atendido o los motivos del rechazo, sugiriéndose una mayor precisión en relación con la contestación a la observación respecto a la «necesidad de reforzar jurídicamente la cláusula de limitación tarifaria del 75% prevista en el artículo 8 del Decreto 5/2024, mediante su configuración como norma imperativa de orden público económico y su adecuación a los principios del Derecho Administrativo sancionador», para clarificar que la regulación de esta cuestión no está relacionada con el régimen sancionador.

(ii) En relación con el subapartado 9.2 de la MAIN, que se refiere a los informes a los que se somete el proyecto de decreto, se sugiere una revisión general de su redacción y organización, que resulta confusa y repetitiva. Así, en primer lugar, se sugiere ampliar la referencia que, en el primer párrafo, se hace a la primera tramitación de este proyecto de decreto y los informes solicitados, concretando respecto del informe de coordinación y calidad normativa si se aceptaron las observaciones realizadas y como estas se han reflejado en el nuevo texto.

Además, se sugiere organizar la exposición de los informes solicitados distinguiendo los informes preceptivos solicitados simultáneamente y lo que se solicitarán en un momento posterior de la tramitación, todo ello, teniendo en cuenta que, de acuerdo con el artículo 8.4. del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, «la solicitud de informes preceptivos, incluido el informe de coordinación y calidad normativa, así como los estudios y consultas que se estimen convenientes se realizará de forma simultánea, salvo los informes que en su caso deban emitir la Abogacía General y/o la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid». Además, de conformidad con el artículo 8.5 del citado decreto, el informe de la Secretaría General Técnica de la consejería proponente se emite, en todo caso, después de realizado los de audiencia e información pública, y con carácter previo a la solicitud en su caso del informe a la Abogacía General.

(iii) Respecto del informe de coordinación y calidad normativa se sugiere revisar la denominación de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local en el inciso final del párrafo.

(iv) En cuanto a los informes de impacto de carácter social, se sugiere señalar que se han solicitado, pero para evitar repeticiones innecesarias, remitirse al apartado de la MAIN donde se analizan respecto de la normativa que justifica su solicitud y la competencia para su emisión.

(v) Se sugiere revisar la doble cita que se hace de dictamen de la Comisión Jurídica Asesora y del Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, teniendo en cuenta, además respecto de este último, que se solicita de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto

(vi) Con relación al Informe del Consejo Consumo de la Comunidad de Madrid, se sugiere precisar que se solicita de acuerdo con 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 del artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero. Y, respecto del Informe Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, se sugiere concretar que se solicita de

conformidad con el artículo 2.c) del Decreto 103/1996, de 4 de julio, por el que se crea el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Además, debe tenerse en cuenta que ambos informes se solicitan junto los demás informes preceptivos, salvo el Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, el informe de la Abogacía General y del dictamen de la Comisión Jurídica Asesora, que se solicitan en momento posterior.

(vii) Respecto del Informe de la Abogacía General, se sugiere completar la cita normativa con 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.

(viii) Se sugiere, además, incluir la referencia a la solicitud del informe de impacto presupuestario de la Dirección General de Presupuestos, de acuerdo con el artículo 5.1.k) del Decreto 230/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo y el informe de esta dirección general de 7 de marzo de 2024.

Además, si se confirma la existencia de un impacto presupuestario en materia de ingresos, se debe solicitar el informe de la Dirección General de Tributos, de conformidad con el artículo 9.b) del Decreto 230/2023, de 6 de septiembre, que establece que este informe es preceptivo en caso de impacto presupuestario que implique reducción de ingresos.

(ix) Se sugiere dar contenido o eliminar, en su caso, el apartado 9.3. «Informes emitidos».

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

Finalmente, conviene recordar que el presente informe no es vinculante, si bien, en el caso de que las recomendaciones u observaciones no hayan sido aceptadas, deberán incluirse de manera específica en la MAIN, como justificación de la oportunidad y acierto del criterio adoptado [artículos 6.1.a) y 7.2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo], las razones que motiven dicho rechazo.

EL JEFE DE LA OFICINA DE CALIDAD NORMATIVA

Fdo.: Cayetano Prieto Romero

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA

Fdo.: Lourdes Ríos Zaldívar