



Secretaría General Técnica  
Consejería de Transportes e Infraestructuras

Madrid, a fecha de firma

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

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

### **➤ DEPARTAMENTO DE MERCANCÍAS**

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

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

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

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

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



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

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

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

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

➤ **DEPARTAMENTO DE VIAJEROS**

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

**CONSIDERACIONES:**

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



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

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

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

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

### **Tercera. Sobre la continuidad de los servicios VTC urbanos.**

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

#### **ALEGACIONES:**

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

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

**Redacción que se propone:**

**Suprimir un inciso del artículo 14 ter,**

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



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

#### **Justificación:**

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

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

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

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

##### **Redacción que se propone:**

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

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

#### **Justificación:**

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

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

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

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





### **Redacción que se propone:**

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

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

### **Justificación:**

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

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

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

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

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

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

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

En lo referente a la congestión, a modo de referencia, la Dirección General de Tráfico estimó en un informe de 2016<sup>1</sup> que la congestión en Madrid suponía una pérdida de tiempo en carretera de 25 minutos al día, lo que supone un coste anual de 140 millones de euros, un dato consistente con las estimaciones realizadas en otras partes del mundo, como la publicada en un estudio realizado por la consultora de tráfico INRIX



en 2018<sup>2</sup>, que estimó que la congestión supone un coste de 1.348 dólares a cada norteamericano al año.

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

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

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

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

“Artículo 16. Infracciones y sanciones.

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

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

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

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

**Justificación:**

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Los motivos que justifican las alegaciones son:

#### **Disposición adicional cuarta**

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

### **ALEGACIONES**

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

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

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

**COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



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

Preliminar.- Significado y consecuencias de la norma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

#### Artículo 169. Transportes.

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

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

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

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

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

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

f) La potestad tarifaria sobre transportes terrestres.

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

#### Artículo 4. Órganos competentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

#### 1. Infracción del principio de reserva de ley

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



#### Quinta.-Otros defectos formales y sustantivos

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

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

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

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

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

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

#### **Artículo 11. Tramitación urgente de iniciativas normativas**

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

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

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

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





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

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

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

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

No es impertinente recordar que la Comunidad de Madrid ya anunció hace meses una futura regulación de las VTCS, véase el enlace al pie de página<sup>1</sup>, lo cual acredita de manera evidente la falta de justificación de la urgencia y, por tanto, la necesidad de tramitar la modificación de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid por el procedimiento ordinario.

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

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

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

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

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

---

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Por todo ello,

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



## **ASOCIACIÓN GREMIAL DEL AUTOTAXI DE MADRID (AGATM)**

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

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

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

Secretaria del CMTCC