

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE VIAJEROS DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE MADRID PARA ADAPTARLO A LA TARIFICACIÓN POR TRAMOS Y ACTUALIZAR LA REGULACIÓN

---

MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

**Informe sobre la necesidad y oportunidad**

El artículo 26.1.6 Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, por la que se aprueba el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, otorga a esta Administración territorial la competencia exclusiva sobre los ferrocarriles cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio, cual es el caso del Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

Por su parte, el Artículo 41 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, encomienda a la Administración el establecimiento de las condiciones generales que habrán de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes terrestres.

En este contexto legal, corresponde a la Comunidad de Madrid la promulgación, revisión y actualización, cuando sea procedente, de la normativa que regula las relaciones entre los usuarios del Ferrocarril Metropolitano de Madrid y la empresa Metro de Madrid, S.A., como explotadora de dicha infraestructura, y el Consorcio Regional de Transportes, como Organismo que ejerce las competencias administrativas en materia de transporte público regular de viajeros.

El Decreto 49/1987, de 8 de mayo por el que se aprobó el Reglamento de Viajeros del Ferrocarril Metropolitano de Madrid y las sucesivas modificaciones del mismo, han cumplido la función de regular la mencionada relación. No obstante, por razones de seguridad jurídica, se hace necesario proceder a la modificación de alguno de los preceptos de la referida norma reglamentaria, para recoger los cambios que se han producido desde la última actualización de la misma y han alterado en cierta medida la realidad existente en su momento.

En concreto, resulta imprescindible que los cambios derivados de la nueva tarificación por tramos encuentren su correspondiente reflejo en el Reglamento, tanto en lo relativo a la obligación del usuario de proveerse, con carácter previo a su desplazamiento, de un título de transportes acorde con el trayecto a realizar y sometido a la oportuna validación, como en los aspectos relacionados con el procedimiento de reclamación, en los casos en los que el título adquirido o el precio cobrado por el mismo, no sea el adecuado.

Asimismo, se estima conveniente simplificar el cálculo del importe del recargo extraordinario, para reducir al mínimo los problemas de gestión que genera el mantenimiento de un sistema de cálculo que toma como referencia el precio del billete sencillo y que pierde todas sus ventajas y operatividad, cuando dicho precio deja de ser único.

También procede la modificación del precepto relativo a la información proporcionada por los Cuadros Horario de servicio de transporte de las estaciones para garantizar la correspondencia de dicha información con la nueva planificación de los servicios.

Por razones sistemáticas, se hace preciso adaptar el vigente texto reglamentario a la derogación del Capítulo IV, del Título VI, de la Ley 16/1997, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, dedicado a la “Policía de ferrocarriles”, eliminando las menciones al respecto y adecuando las referencias y remisiones a la normativa en vigor.

En este sentido, se incorpora una remisión adecuada a la normativa que actualmente, con rango de ley, tipifica como infracciones las correspondientes conductas, normativa constituida por la Ley 16/198, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su Título V.

Por último, y por lo que respecta al recargo extraordinario, dada la naturaleza de cláusula penal (pena convencional) del contrato de transporte y, por ende, su carácter no sancionador, sino de tarifa extraordinaria por el impago de la ordinariamente establecida, se habilita al Consejo de Administración del Consorcio de Transportes, como órgano en el que reside la potestad tarifaria, para que pueda modificar su cuantía adaptándola a las cambiantes circunstancias.

### **Listado de normas derogadas**

El proyecto de Decreto de modificación reglamentaria no implica la derogación de ninguna norma.

Únicamente afecta al propio reglamento modificado, con el objeto de actualizarlo a la nueva realidad surgida tras la implantación de la tarificación por tramos y a la evolución social, técnica y normativa que se ha producido, tras su última modificación.

### **Informe de impacto presupuestario**

La modificación reglamentaria que se propone no conlleva coste económico alguno del que se derive un incremento del presupuesto o una carga adicional para la Administración, dado que el contenido de la mayoría de los preceptos que se modifican carece de repercusión económica y se limita a clarificar los derechos y obligaciones de los usuarios del Metro de Madrid.

En cualquier caso, resulta conveniente mencionar que dado que la modificación normativa contempla un incremento del importe del recargo extraordinario que deberán

abonar los viajeros desprovistos de billete, en principio, cabría prever una variación proporcional de los ingresos por este concepto.

En relación con este asunto y a los efectos oportunos, se hace constar expresamente que la recaudación en concepto de recargo extraordinario correspondiente a Metro de Madrid, en el ejercicio 2015, ascendió a 550.941,65 €.

No obstante, el referido incremento proporcional de los ingresos, sólo se produciría en el caso de que el control del número de viajeros que se desplazan sin título de transporte válido y la percepción del recargo correspondiente, se mantuviese en cifras idénticas a las que se tomen como base.

En este sentido, hay que apuntar que existen numerosas variables susceptibles de alterar los ingresos derivados de la percepción del recargo extraordinario. Fundamentalmente, la propia actitud de los viajeros, que no sólo responde a la natural y propia forma de proceder de cada persona, sino que está influida por circunstancias externas, puntuales o coyunturales, como el mismo incremento del importe del recargo extraordinario, de evidentes efectos disuasorios. Pero, también afectan a los ingresos por este concepto, la cantidad y el tipo de recursos que se destinen a comprobar que los usuarios disponen de título válido y a percibir el importe del recargo extraordinario y, naturalmente, la eficacia de los mismos.

Por lo anterior, resulta imposible realizar una valoración exacta del impacto económico sobre los ingresos que pueda tener la medida.

### **Informe de impacto por razón de género.**

El proyecto de modificación reglamentaria no implica discriminación alguna por razón de género, en tanto que actualiza la regulación de las relaciones entre los usuarios de Metro, la empresa operadora y la Administración competente, sin establecer ninguna diferenciación en función del sexo de los mismos.

### **Justificación de la elaboración abreviada de la presente memoria**

Habida cuenta del limitado alcance de la propuesta normativa y de la ausencia de impactos apreciables sobre los ámbitos a los que se refieren los apartados de la Memoria del Análisis del Impacto Normativo, se estima oportuno la elaboración de una memoria abreviada, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo, por los siguientes motivos:

1) Escaso número de normas afectadas.

El proyecto de decreto por el que se modifica el Decreto 49/1987, de 8 de mayo, que aprueba el Reglamento de Viajeros del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, para adaptarlo a la tarificación por tramos y actualizar la regulación, sólo afecta parcialmente a la norma que modifica.

2) La memoria abreviada contiene referencias a los aspectos más relevantes

De acuerdo con lo previsto, la memoria abreviada incluye apartados relativos a la oportunidad de la norma, listado de normas derogadas, impacto presupuestario e impacto por razón de género.

Asimismo, en la presente memoria abreviada se incorporan consideraciones relativas a alguno de los apartados de la Memoria del Análisis del Impacto Normativo, que se ha estimado conveniente recoger, aun cuando no resulta preceptivo, acercando de esta forma, el análisis efectuado al que se habría realizado de ordinario.

Así, como puede comprobarse, en el informe de necesidad y oportunidad, se hace un breve resumen de los preceptos modificados y las razones por las cuales se estima oportuno el cambio, lo que, en esencia, equivale a reflejar el contenido y realizar un análisis jurídico del mismo.

Por otra parte, aunque no se realiza un análisis pormenorizado de la adecuación de la norma propuesta al orden de distribución de competencias, sí se hacen referencias al artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía, que otorga a la Comunidad de Madrid competencia exclusiva sobre los ferrocarriles cuyo itinerario discorra íntegramente por su territorio, y al artículo 41 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, al amparo del cual se establecieron, mediante el Reglamento cuya modificación se propone, las condiciones que deben cumplir los usuarios del Metro de Madrid.

3) Ausencia de incidencia significativa sobre el resto de los ámbitos a analizar

La entidad de la modificación propuesta, determina que la misma no tenga apenas repercusión sobre los ámbitos de los apartados acerca de los que debe pronunciarse la Memoria del Análisis del Impacto Normativo y que no se han mencionado en las consideraciones efectuadas

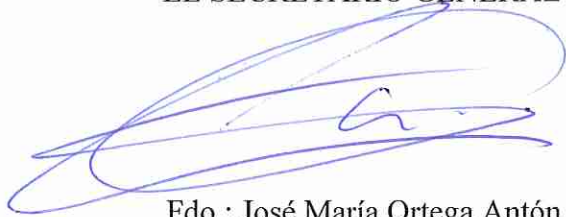
En efecto, pues el impacto económico sobre los sectores, colectivos o agentes afectados por la norma, dado el carácter sectorial de esta, se limita a los usuarios de Metro de Madrid y la única previsión de contenido económico que pudiera afectarles, es el incremento del importe del recargo extraordinario, que sólo resulta aplicable a los viajeros desprovistos de título de transporte válido, por tanto y dado que los usuarios

que se desplazan en estas circunstancias representan una minoría, el impacto económico de las modificación propuesta es insignificante.

Y en lo que se refiere a efectos sobre la competencia, impactos sociales, medioambientales y en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, no se ha apreciado que existan.

En Madrid, a 20 de septiembre de 2016

EL SECRETARIO GENERAL



Fdo.: José María Ortega Antón