

**INFORME DEL CONSEJO ASESOR DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD RELATIVO AL 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.**

Conforme a lo dispuesto en el artículo 3.1.c) del Decreto 276/2000, de 28 de diciembre, por el que se crea el Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, este órgano colegiado, a requerimiento de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras como órgano promotor del proyecto de decreto referenciado más arriba, emite el presente informe preceptivo.

Tras haber dado traslado del proyecto de decreto a los vocales, miembros del Consejo Asesor, a fin de que remitieran, en su caso, las observaciones al texto que consideraran pertinentes, se informa que, los vocales que han remitido respuesta son:

1. Representante de la **Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE)**.
2. Representante de la **Asociación de Parálisis Cerebral de Madrid (ASPACE)**
3. Representante de la **Asociación de Personas con Lesión Medular y otras discapacidades físicas en la Comunidad de Madrid (ASPAYM)**.

Han presentado informe de **no observaciones** al proyecto de decreto los siguientes vocales del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad:

1. Titular de la **Agencia Madrileña para el Apoyo a las Personas Adultas con Discapacidad (AMAPAD)**, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
2. Titular de la **Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad**, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
3. Titular de la **Dirección General de Atención al Mayor y a la Dependencia**, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
4. Titular de la **Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia**, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
5. Titular de la **Subdirección General de Centros de Educación Infantil, Primaria y Especial**. Dirección General de Educación Infantil, Primaria y Especial, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
6. Titular de la **Dirección General de Humanización, Atención y Seguridad del Paciente**, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

Con el objeto de evitar cualquier error en la integración de todas las observaciones planteadas por los vocales del Consejo Asesor en el informe, se incorporan las mismas en cursiva, en su literalidad, identificando a su correspondiente vocal ponente.

Han presentado **observaciones** al proyecto de decreto los siguientes vocales del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad:

1. OBSERVACIONES Representante de la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), en calidad de entidad experta del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

**ANTECEDENTES.-** *Con la aprobación 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, se viene a acometer el desarrollo reglamentario previsto en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, en materia de arrendamiento de vehículo con conductor y así completar la regulación de aplicación a esta modalidad de transporte de viajeros. Mediante el texto de la norma se desarrollan aspectos como los requisitos que deben cumplir los vehículos, precisando en su apartado 4 que los vehículos deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico; 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. Asimismo, se crean nuevos distintivos identificativos de los vehículos, bicolors, en función del ámbito territorial al que se circunscribe su autorización, y las condiciones de la prestación de servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios.*

Enmiendas al proyecto de normativa consultado

#### **SENTIDO DE LA ENMIENDA: REDACCIÓN**

#### **TEXTO PRESENTADO**

*Dos. Se modifica el artículo 4.5, que queda redactado en los siguientes términos: «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.*

*Los vehículos adaptados que las empresas están obligadas a disponer, prestarán sus servicios de acuerdo con la normativa de accesibilidad a personas con discapacidad con carácter prioritario, pero no en exclusividad, garantizando en todo momento el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad.*

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

#### **TEXTO PROPUESTO**

*Dos. Se modifica el artículo 4.5, que queda redactado en los siguientes términos: «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.*

*Los vehículos adaptados que las empresas están obligadas a disponer, prestarán sus servicios de acuerdo con la normativa de accesibilidad a personas con discapacidad con carácter prioritario, pero no en exclusividad, garantizando en todo momento el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad, así como la Ley 2/2015, de 10 marzo, Ley de acceso al entorno de personas con discapacidad con perros de asistencia de Madrid. Estos vehículos deberán llevar en la esquina superior derecha de la luna trasera el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501».*

### **JUSTIFICACIÓN DE LA ENMIENDA**

*En aplicación de la Convención, y el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, el derecho de los usuarios de los perros de asistencia a su deambulación en el entorno social incide de forma determinante en la autonomía personal y el disfrute de los usuarios de perro de asistencia del derecho a la igualdad de oportunidades. Es, precisamente, en el sector de actividad de arrendamiento de vehículos con conductor donde se acumulan un mayor número de denuncias por limitaciones injustificadas de las personas usuarias.*

2. OBSERVACIONES Representante de la Asociación de Parálisis Cerebral de Madrid (ASPACE), en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

### **INTRODUCCIÓN**

*ASPACE Madrid es una entidad sin ánimo de lucro y declarada de utilidad pública que trabaja con, para y por las personas con parálisis cerebral, sus familias y las entidades especializadas que las atienden en el ámbito de la Comunidad de Madrid. En nuestra red gestionamos 250 plazas de atención temprana, 258 plazas de educación especial, 150 plazas de centro de día específico, 18 plazas de residencia; prestamos anualmente más de 1.600 servicios (habilitación, rehabilitación, respiro, asistencia personal, ocio, actividades deportivas, empleo, formación...) y atendemos cerca de 10.000 demandas de información y orientación.*

*ASPACE Madrid representa, en la Comunidad de Madrid, a unas 12.000 personas que viven con esta condición que genera pluridiscapacidad.*

*Nuestra misión principal es lograr que las personas con esta discapacidad formen parte activa de la sociedad, puedan ejercer sus derechos, sean escuchadas y tenidas en cuenta, opten a un trabajo digno, puedan elegir el tipo de vida que quieren llevar, etc. En definitiva, mejorar la calidad de vida de las personas con parálisis cerebral y discapacidades afines y sus familias a través de la defensa de sus derechos, los servicios y programas desarrollados y la cooperación institucional.*

*La parálisis cerebral está causada por una lesión en el cerebro producida antes de que su desarrollo y maduración sean completos. La lesión neurológica será irreversible y acompañará a la persona a lo largo de toda la vida. Los trastornos motores de la parálisis cerebral están a menudo acompañados por alteraciones de la sensación, percepción, cognición, comunicación y conducta, por epilepsia y por problemas musculoesqueléticos secundarios.*

*Casi el 80% de las personas con parálisis cerebral y otras discapacidades afines tienen grandes necesidades de apoyo. Ven dificultado el desempeño de las actividades de la vida diaria, la participación social y el ejercicio de sus derechos como ciudadanos, salvo que puedan contar con apoyos generalizados. Estos apoyos, caracterizados por su estabilidad y elevada intensidad, deben ser proporcionados en distintos entornos y resultan necesarios a lo largo de toda la vida. Solo con los apoyos especializados que precisan puede promoverse de forma efectiva su inclusión, empoderamiento y autonomía personal.*

*Atendiendo a que el presente proyecto normativo tiene como 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.”*

Presentamos las siguientes

### **OBSERVACIONES:**

- 1- Celebramos que se modifique 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 para que se garantice la prestación de servicios a personas con movilidad reducida, ya que la falta de vehículos adaptados constituye una importante barrera a la movilidad y autonomía de las personas con parálisis cerebral y afines.
- 2- Sin embargo, sugerimos un incremento en la dotación mínima, por considerar que la actual podrá ser insuficiente para dar respuesta a la demanda actual de vehículos adaptados.

3- **Propuesta de redacción: Artículo único.**

*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.*

*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, queda modificado como sigue:*

**Uno.** Se modifica el artículo 4.4, que queda redactado en los siguientes términos:

«Los vehículos deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, excepto que se trate de vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF), se trate de 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 ».

**Dos.** Se modifica el artículo 4.5, que queda redactado en los siguientes términos:

«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~~ hasta que dispongan de un mínimo de dos vehículos adaptados por cada diez que pongan a disposición del público.

Los vehículos adaptados que las empresas están obligadas a disponer, prestarán sus servicios de acuerdo con la normativa de accesibilidad a personas con discapacidad con carácter prioritario, pero no en exclusividad, garantizando en todo momento el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad.

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

*Esta aportación ya la propusimos anteriormente, y reiteramos al legislador.*

*Esta aportación se justifica si tenemos en cuenta las crecientes dificultades que las entidades de nuestra red tienen para mantener el servicio de transporte adaptado con una plantilla de trabajadores y una flota propia.*

*Algunas de estas situaciones que se pueden afrontar progresivamente peor son (con carácter enunciativo o no limitativo):*

- . - Con la decisión de la DGT de considerar 170kg el peso homologado por persona con el que calcula el peso total de los vehículos colectivos con los que transportamos a las personas como movilidad reducida, nuestras furgonetas ahora superan los 3500 kg, y ya no pueden ser conducidos con el permiso de conducir de la clase B, necesitando todos los conductores disponer de permiso clase C y CAP (certificado de aptitudes profesionales).*
- . - Cubrir la rotación de la plantilla de conductores en nuestros horarios, con nuestros salarios y con las exigencias de la normativa es cada vez más difícil.*

*Es decir, que conviene prever una suficiente flota disponible de vehículos de arrendamiento con conductor adaptados en la Comunidad de Madrid, para que el traslado de alumnos y usuarios con discapacidad a sus centros no sufra menoscabo ni en el presente ni en el futuro.*

4- *Por otra parte, lamentamos que no se haya tomado en consideración algo que ya propusimos anteriormente, y reiteramos al legislador:*

*Consideramos como fundamental que, con respecto a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas que puedan adscribir a sus autorizaciones vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, tal autorización conlleve alguna **formación sobre los distintos perfiles de discapacidad para aquellos conductores que conduzcan un vehículo adaptado.***

*Esta propuesta de formación se justifica en un mejor trato para con las personas con movilidad reducida, ya que muchas veces son objeto de comportamientos despreciativos o discriminatorios por falta de información de las personas que prestan el servicio.*

*Desde ASPACE Madrid, como entidad especializada en atención a la parálisis cerebral y discapacidades afines de la Comunidad de Madrid, estamos disponibles para sugerir contenido e impartir una formación breve especializada.*

5- *Asimismo, lamentamos que no se haya tomado en consideración un segundo aspecto que ya propusimos anteriormente, y reiteramos al legislador:*

*Aplicación de un **IVA reducido o incluso exención del mismo** cuando quien hace uso del servicio son entidades no lucrativas.*

*Las Asociaciones declaradas de utilidad pública y las fundaciones que gestionamos los centros y servicios de la Red de Atención a personas con Discapacidad y que gestionamos colegios concertados con la Consejería de Educación estamos en su inmensa mayoría acogidas al artículo 20.1 de ley 37/92 que enumera las actividades exentas de IVA.*

*El servicio objeto de este Proyecto de Decreto puede considerarse una de las actividades exentas de IVA cuando el arrendamiento lo efectúan nuestras entidades, acogiéndose a lo que se establece en la Ley del Impuesto al Valor Agregado y se aplica a sectores estratégicos como salud, educación, vivienda y transporte público.*

3. OBSERVACIONES Representante de la Asociación de Personas con Lesión Medular y otras discapacidades físicas en la Comunidad de Madrid (ASPAYM), en calidad de entidad experta del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

### **APORTACIONES SOBRE CONSEJO ASESOR PCD-PD ARRENDAMIENTO VEHÍCULOS CONDUCTOR ADAPTADOS**

*La flexibilización del requisito ambiental para vehículos adaptados contribuye a mejorar la **accesibilidad universal** del servicio VTC, alineándose con el principio de no discriminación y el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.*

- ✚ **Recomendación:** Incluir en el texto una **previsión explícita** de que esta medida será objeto de **seguimiento y evaluación periódica**, para asegurar que realmente incrementa la flota de vehículos adaptados Ç.

#### **Riesgo de Distorsión de Competencia**

- ✚ **Recomendación:** Ampliar la posibilidad de adscribir vehículos adaptados con etiqueta C a **todos los operadores**, sin exigir un número mínimo de autorizaciones, lo cual se menciona en la exposición de motivos, pero no queda **claramente reflejado** en el articulado normativo

*Que el desarrollo de los nuevos distintivos se haga mediante **orden o resolución técnica posterior**, con participación del sector.*

- *La transformación de vehículos a versiones adaptadas y con etiqueta ECO o CERO tiene **un coste elevado**, especialmente para operadores pequeños.*

- ✚ **Recomendación:** Incluir una **memoria económica específica** que evalúe:

- Costes promedio de adaptación.
- Tiempo estimado de entrega de vehículos.
- Posibles ayudas públicas o incentivos fiscales.

Redactar de **forma más estructurada** los artículos modificados, especialmente el nuevo régimen de excepciones, para evitar contradicciones o inseguridad jurídica.

Conclusión/sugerencias:

**Introducir mejoras en la claridad normativa, equidad entre operadores y evaluación del impacto económico**, para asegurar una implantación justa y efectiva.

#### **Claridad sobre la exención ambiental para vehículos adaptados**

**Observación:** Aunque el preámbulo sugiere que la exención se aplicará a todos los titulares (con independencia del número de licencias), debe **reforzarse en el articulado**, ya que actualmente puede inducir a confusión.

**Propuesta:**

Redactar expresamente que la posibilidad de adscribir vehículos adaptados con etiqueta C **no se limita** a titulares con 10 o más autorizaciones.

#### **Promoción activa de vehículos accesibles**

La medida favorece la universalidad del servicio y cumple con la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

**Propuesta:**

Establecer un **objetivo indicativo o incentivo** para fomentar que **todos los operadores dispongan al menos de un vehículo adaptado**.

La modificación propuesta al Decreto 5/2024 es una intervención normativa equilibrada que:

- Mejora la **accesibilidad universal**.
- Refuerza el **control frente a prácticas abusivas**.
- Aumenta la **seguridad de los elementos identificativos**.
- Responde al interés general y a la evolución del sector del transporte urbano en la Comunidad de Madrid.

No obstante, se recomienda **refinar aspectos técnicos y garantizar claridad normativa** para facilitar su aplicación y evitar desigualdades entre operadores.

#### **Mejorar las especificaciones técnicas de los distintivos VTC**

Sugerencia: Añadir una disposición que remita a orden técnica posterior con:

- Detalles de los elementos de seguridad y trazabilidad (códigos QR, hologramas, tinta UV, etc.).
- Procedimiento para reposiciones seguras en caso de deterioro o pérdida.

### Control efectivo del precio base

*Riesgo identificado: El concepto de “precio medio” puede generar disparidad de interpretación si no se establecen criterios de referencia comunes.*

*Sugerencia:*

- *Incluir un método de cálculo homogéneo (por ejemplo, a través de plataformas autorizadas o herramientas del propio organismo regulador).*
- *Definir qué se considera “trayecto equivalente”.*

### Seguimiento y evaluación del impacto

*Sugerencia: Añadir una cláusula para evaluación futura del impacto de la norma (transparencia y mejora continua).*

*“La Dirección General de Transportes evaluará en el plazo de 24 meses la efectividad de las medidas introducidas en relación con el aumento de vehículos accesibles, la eficacia del nuevo sistema de distintivos y el control de precios en situaciones excepcionales”.*

*Propuesta: Asignar una persona que se encargue del seguimiento del cumplimiento del nuevo Decreto. Hay que asegurarse que las empresas que tienen más de diez vehículos, empiecen a incluir vehículos accesibles. Por el resto tiene buena pinta.*