



MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL 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.

| FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO | | | |
|--------------------------------------|--|---------------|------------------------------------|
| Consejería/ Órgano proponente | Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Dirección General de Transportes y Movilidad | Fecha: | septiembre 2025 |
| Título de la norma | 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. | | |
| Tipo de memoria | Extendida <input checked="" type="checkbox"/> | | Ejecutiva <input type="checkbox"/> |
| OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA | | | |
| Situación que se regula | Se modifican los apartados 4 y 5 del artículo 4, el artículo 7, se eliminan los apartados 4 y 5 del artículo 8 y se introduce un nuevo artículo 8 bis, y se modifica el último párrafo de la disposición transitoria tercera 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. | | |
| Objetivos que se persiguen | <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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</p> | | |



| | |
|---|---|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |
| Principales alternativas consideradas | <p>Si bien existe también la alternativa no regulatoria, se ha considerado apropiada la opción reguladora al tratarse de la modificación de un reglamento preexistente, considerando esta fórmula la más adecuada para alcanzar el objetivo perseguido, añadiendo una excepción más a la regla general de clasificación de los vehículos.</p> |
| CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO | |
| Tipo de norma | Decreto |
| Estructura de la norma | El proyecto de decreto consta de una parte expositiva, otra dispositiva, integrada por un artículo único, una disposición derogatoria y una disposición final única |
| Informes a los que se somete el proyecto | <p>Se van a recabar los informes preceptivos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Informe de coordinación y calidad Normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local.- Informe de impacto por razón de género de la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.- Informe sobre el impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.- Informes de las secretarías generales técnicas de las consejerías.- Informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera.- Informe del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad. |



| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid. - Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. - Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. - Informe de la Abogacía General. - Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora. |
| <p>Trámite de participación: audiencia e información públicas</p> | <p>El proyecto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de disposiciones normativas de carácter general de la Comunidad de Madrid, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, ha sido sometido al trámite de consulta pública mediante la publicación en el Portal de Transparencia desde el 11/02/2025 al 03/03/2025, ambos inclusive.</p> <p>De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se realizarán los trámites de audiencia e información pública, mediante su publicación en el Portal de Transparencia.</p> |
| ANÁLISIS DE IMPACTOS | |
| <p>Adecuación al orden de competencias</p> | <p>Este proyecto de decreto se formula dentro del ámbito de competencias de la Comunidad de Madrid, con base en el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, que atribuye a la Comunidad de Madrid competencia exclusiva en ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, el transporte terrestre y por cable; y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, corresponde al Consejo de Gobierno aprobar mediante Decreto los Reglamentos para el desarrollo y ejecución de las leyes emanadas de la Asamblea, así como los de las Leyes del Estado, cuando la ejecución de la competencia corresponda a la Comunidad de Madrid en virtud del Estatuto de Autonomía, o por delegación o transferencia, y ejercer en general la potestad reglamentaria en todos los casos en que no esté específicamente atribuida al Presidente o a los Consejeros.</p> <p>Asimismo, en el artículo 14 quater y disposición adicional cuarta de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, se prevé que la prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento de vehículos con conductor se realice cumpliendo los requisitos que en relación con los vehículos se establezcan reglamentariamente. Desarrollo reglamentario que se ha llevado a cabo mediante el Decreto 5/2024, de 10 de enero, objeto de esta modificación, que exige el distintivo ambiental cero</p> |



| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>emisiones o ECO salvo excepciones, entre las que no se encuentran los vehículos adaptados.</p> <p>De igual manera, el artículo 14 ter establece que reglamentariamente se podrá establecer, para circunstancias excepcionales en las que la alta demanda de servicios haga preciso evitar situaciones desmedidas para los usuarios, el incremento máximo a aplicar sobre el precio de los servicios calculado sin la existencia de aquellas.</p> | | |
| Impacto económico y presupuestario | Efectos sobre la economía en general | Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía en general | |
| | En relación con la competencia | <ul style="list-style-type: none">■ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.<input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia<input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia | |
| | Desde el punto de vista de las cargas administrativas | <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.<input type="checkbox"/> Incorpore nuevas cargas administrativas.■ No afecta a las cargas administrativas. | |
| | Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma | <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid.■ No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid<input type="checkbox"/> Implica un gasto.<input type="checkbox"/> Implica un ingreso. | |
| | Impacto por razón de género | La norma tiene un impacto por razón de género | <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Negativo■ Nulo<input type="checkbox"/> Positivo |
| | | La norma tiene un impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia | <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Negativo■ Nulo<input type="checkbox"/> Positivo |
| | | | |



| | |
|---|---------|
| Otros impactos o consideraciones | Ninguna |
|---|---------|

1. INTRODUCCIÓN

La presente Memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid y de la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid, en la medida en que del proyecto normativo se derivan impactos económicos, presupuestarios y sobre las cargas administrativas.

2. FINES Y OBJETIVOS PERSEGUIDOS, OPORTUNIDAD Y LEGALIDAD DE LA NORMA.

a) Fines y objetivos

El artículo 4 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, establece los requisitos que deben cumplir los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid, especificando en el apartado 4 que éstos *«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, salvo que se trate de vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF) o de vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial»*.

En esta misma línea, la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, regula la clasificación ambiental de los vehículos, disponiendo literalmente lo siguiente:

«A los efectos de lo que se establece en el artículo 4, en relación a la exigencia de que los vehículos estén clasificados según el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, aquellos que, a la entrada en vigor de este decreto, tengan adscritas autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, podrán realizar transporte urbano, aunque no cumplan dicha exigencia, hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con la etiqueta C.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, a partir de la entrada en vigor de este decreto, los vehículos, adscritos a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid que hayan sido habilitados para realizar servicios de carácter urbano, solo podrán ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO.

Quedan exceptuados del cumplimiento de esta exigencia los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF) y los vehículos clasificados como



históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial».

Por su parte, el apartado 5 del artículo 4 del citado decreto, exige un nuevo requisito en relación a las sustituciones de vehículos por parte de los titulares de diez o más autorizaciones, estableciendo que *«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».*

A la vista de todo lo dispuesto anteriormente, resulta que los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid, tendrán que disponer de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez, siendo que, para cumplir con este requisito, en muchos casos, deben sustituir vehículos de los que disponen por vehículos adaptados, encontrándose en este punto con la obligación, desde el 1 de enero de 2025, de adquirir nuevos vehículos o sustituir los ya existentes, por vehículos adaptados que se encuentren clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO. (Conforme a la norma UNE 26494:2014 vehículos para transporte de personas con movilidad reducida, vehículos con capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluido el conductor).

A este respecto, se debe tener en cuenta el contexto actual y las posibilidades reales que ofrece el mercado automoción pues para que los titulares de autorizaciones de arrendamiento con conductor den efectivo cumplimiento a las obligaciones establecidas en los artículos 4 y 5.4 del Decreto, existe una dependencia absoluta de la existencia de una oferta suficiente de marcas y modelos de vehículos que cumplan este requisito ambiental. A día de hoy factores como los tiempos de fabricación y suministro, la autonomía y los costes de adaptación, conllevan ciertas dificultades que imposibilitan de facto la adquisición de vehículos eléctricos adaptados por parte de los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Partiendo de la prioridad de la Comunidad de Madrid de garantizar el derecho a la movilidad y el acceso los medios de transporte, especialmente de las personas más vulnerables, es un objetivo irrenunciable que haya un número de vehículos de arrendamiento con conductor suficiente para atender la demanda que realicen de estos servicios las personas con movilidad reducida, y 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). En este sentido se considera necesario modificar el citado decreto con el fin de flexibilizar el requisito ambiental que deben cumplir los vehículos que adquieran los titulares de autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid y con ello, que los titulares de diez o más autorizaciones puedan dar cumplimiento a la obligación establecida en el propio Decreto, de disponer, a partir el 1 de enero de 2025, de 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, permitiendo que estos titulares puedan adscribir a sus autorizaciones vehículos adaptados que se encuentren clasificados con distintivo ambiental etiqueta C, pudiendo así, dar continuidad a la prestación del servicio.



Además, con dicha modificación se pretende promover con carácter general, que los titulares de autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid, cualquiera que sea el número de autorizaciones de las que sean titulares, puedan disponer de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, contribuyendo así a garantizar la accesibilidad universal de todas las personas usuarias del transporte, en especial la accesibilidad al transporte de las personas que se desplazan en su propia silla de ruedas, fomentando así la mayor suficiencia y disponibilidad de la flota de vehículos de arrendamiento con conductor adaptados a sus necesidades.

Por otra parte, es necesario reseñar que el Ayuntamiento de Madrid, en el ejercicio de sus competencias, y en cumplimiento de lo previsto en la normativa sobre accesibilidad, está tramitando en la actualidad la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, para incorporar la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C, además de Cero emisiones y Eco, ello con la finalidad de aumentar la flota de eurotaxis hasta alcanzar el 5% de las licencias de autotaxi efectivas, protegiendo así el entorno urbano y garantizando los derechos de las personas con discapacidad.

Dado que estamos ante dos modalidades de transporte público de viajeros en vehículo de hasta nueve plazas, incluido el conductor, y aun cuando los transportes en vehículo turismo autotaxi y en vehículo de arrendamiento con conductor están sujetos a regímenes normativos distintos, hay que tener en cuenta que, en aplicación del principio de coordinación entre Administraciones Públicas, es necesario lograr la unidad en la actuación administrativa entre las Administraciones Autonómica y la Local, ello para atender las necesidades de movilidad de las personas con movilidad reducida, favoreciendo su autonomía personal y movilidad social en este tipo de vehículos, fortaleciendo a la vez la seguridad jurídica en relación a este colectivo.

La aplicación de esta medida no está sometida a un período transitorio, y tiene vocación de permanecer en el tiempo, además se encuentra en sintonía con la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, que incorporará la posibilidad de que los vehículos eurotaxi tengan clasificación medioambiental C.

La gestión de la movilidad debe garantizar un sistema de transporte que promueva la movilidad de todos los ciudadanos, especialmente de los colectivos más vulnerables, y tener en cuenta el principio de inclusión social y la realidad del envejecimiento de la población. Además, los gestores públicos deben garantizar el necesario equilibrio entre el derecho a la movilidad de las personas con movilidad reducida y la sostenibilidad ambiental. La iniciativa ha considerado que los vehículos adaptados con etiqueta C no tendrán un impacto negativo en la calidad del aire, pues se trata de un número residual de vehículos, que, además, cumplen con los estándares de la normativa EURO 6.

En definitiva, para la consecución de dichos objetivos, se estima necesario que estos vehículos adaptados se recojan en la norma como una excepción más a las excepciones ya recogidas en el artículo 4.4 y disposición transitoria tercera párrafo 3º el Decreto 5/2024, de 10 de enero, de cumplimiento de clasificación con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO. En consecuencia, quedarían exceptuados del cumplimiento de esta exigencia, además de los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF), los vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación



de vehículos a motor y seguridad vial, también los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida que cuenten con etiqueta C.

Además, para una mejor identificación por parte de los usuarios de estos vehículos, se modifica el artículo 4.5 para incluir la obligación de que dichos vehículos lleven en la esquina superior derecha de la luna trasera el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501, en consonancia con la identificación exigida por el Ayuntamiento de Madrid para los vehículos eurotaxi.

Por otra parte, la experiencia acumulada los últimos años, indica la necesidad de reforzar la función de los distintivos de “vehículo de arrendamiento con conductor”, en aras a la consecución del objetivo para el que en su día fueron concebidos.

Se viene detectando que los distintivos actuales, regulados en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, son elementos poco consistentes, ya que se trata de unas pegativas que se adhieren en las lunas trasera y delantera, que no insertan ninguna medida de seguridad y que presentan problemas significativos en cuanto a su durabilidad, pues el desgaste provocado por factores como las inclemencias del tiempo, los arañazos y otros daños físicos comprometen la efectividad de los mismos, dificultando su función de identificación y obligando a los titulares a solicitar continuamente nuevos distintivos.

La fragilidad de los distintivos VTC vigentes, no es asumible, pues los mismos constituyen una “señal del vehículo”, cuya función es similar al resto de señalizaciones que incorporan los vehículos, como el distintivo ambiental, la señalización exterior del taxi, los adhesivos indicativos de la vigencia de la ITV etc.

Además, la necesidad de derogación del Decreto 101/2016, de 18 de octubre, trae su causa en las numerosas falsificaciones de distintivos de las que se ha tenido conocimiento a través de los diferentes Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, así como la constancia de que las mismas se comercializan en establecimientos no autorizados o de forma irregular, pues se ha comprobado que la reproducción de los mismos no presenta ninguna dificultad.

La situación descrita hace improrrogable la necesidad de acometer una nueva regulación para introducir alternativas que señalicen los vehículos de arrendamiento con conductor a través de fórmulas robustas, más duraderas, resistentes y que aporten seguridad sobre la función identificativa para la que fueron concebidos, incorporando, al menos, las mismas medidas de seguridad que cualquier señal del vehículo, de tal manera que se dificulte su falsificación.

En este sentido, se crean nuevos distintivos identificativos de los vehículos, dos delanteros y dos traseros, bicolors, en función del ámbito territorial al que se circunscribe su autorización, en base a si ésta habilita para realizar transporte urbano e interurbano o únicamente transporte interurbano, en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Los nuevos distintivos serán fabricados por empresas especializadas y puestos a disposición de los titulares de autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor a través de los



canales autorizados, tal como se hace con el resto de los distintivos y señalizaciones de los vehículos.

Por otro lado el artículo 8 del decreto 5/2024, de 10 de enero, en su apartado 4 establece que en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el precio de los mismos no podrá superar el 75 por ciento sobre el precio base, señalando en su apartado 5, que se consideran circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios aquellas que, como consecuencia de la celebración de eventos no habituales o extraordinarios de cualquier naturaleza en los que, la ubicación de su realización, los horarios de inicio o finalización, la afluencia masiva de asistentes y otras de distinta índole, determinen que la oferta de transportes resulte insuficiente para cubrir las necesidades de desplazamiento de los asistentes.

Desde la aprobación del Decreto, la aplicación de estos preceptos ha generado cierta inseguridad jurídica para los usuarios de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor en la medida en que, en estas situaciones excepcionales, se ha constatado que es práctica habitual la incorporación al precio final del servicio una serie de suplementos adicionales que desvirtúan el porcentaje del 75 por ciento establecido en la norma, de forma que resulta preciso una nueva regulación de estos supuestos excepcionales y la definición de lo que se considera precio base del servicio.

b) Análisis de alternativas

No cabe otra alternativa posible, ya que se trata de establecer una excepción a una regla contemplada en un decreto que requiere de otro decreto que la adopte expresamente, y no establecer regulación alguna no parece razonable, teniendo en cuenta los problemas existentes en el sector de la automoción.

c) Plan Normativo

El proyecto normativo es una modificación de un Decreto contemplado en el Plan Normativo de XIII Legislatura, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 20 de diciembre de 2023, por el que se aprueba el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid 2023-2027, y ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se debe a que su elaboración obedece a circunstancias sobrevenidas que afectan al derecho de acceso de las personas con movilidad reducida a los servicios de transporte prestados mediante la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor.

3. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

En la elaboración del proyecto se han tenido en cuenta los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid.

También se cumple con el principio de seguridad jurídica puesto que su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, ofreciendo certeza sobre el derecho de aplicación tanto a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con



conductor en los servicios de carácter urbano que prestan como a los usuarios de este tipo de servicios.

Conforme a los principios de necesidad y eficacia, la norma viene justificada por el interés público de atender la situación de garantizar el acceso a los servicios de transporte bajo la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor a las personas con movilidad reducida, de tal manera que se amplíe la oferta de vehículos adaptados para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas, facilitar la identificación de esos vehículos adaptados, actualizar y mejorar la identificación general de vehículos de arrendamiento con conductor, en función de su ámbito territorial de transporte y definir con una mayor precisión las circunstancias excepcionales de alta demanda; de acuerdo con el principio de proporcionalidad, contiene la regulación imprescindible a fin de que los titulares de autorizaciones de arrendamiento con conductor puedan seguir prestando el servicio aun cuando los vehículos se encuentran clasificados con etiqueta ambiental C y respecto a la identificación de los vehículos, además de recoger la identificación precisa para poder el límite de los precios en las situaciones excepcionales de alta demanda y conforme al principio de seguridad jurídica, pues, su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, ofreciendo certeza a los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor respecto de que sus vehículos puedan cumplir un requisito establecido reglamentariamente prestando el servicio a las personas con movilidad reducida en vehículos clasificados con etiqueta ambiental C, respecto a su identificación y respecto al régimen de precios aplicable.

Por otra parte, contiene la regulación precisa para atender a la finalidad a la que se dirige y constituye la medida de menor incidencia en la medida en que contiene los preceptos mínimos e imprescindibles para alcanzar el equilibrio necesario con los objetivos que la norma persigue, ajustándose así al principio de proporcionalidad.

Asimismo, se cumple con el principio de transparencia, habiéndose realizado los trámites de consulta, audiencia e información pública, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, y 5 y 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y, una vez aprobado el decreto, se publica en el Portal de Transparencia.

Por último, se adecua al principio de eficiencia ya que no impone cargas administrativas para los titulares de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid, puesto que, en la actualidad, en base a lo dispuesto en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, (objeto de derogación mediante la presente modificación del Decreto 5/2024, de 10 de enero), los titulares deben desplazarse personalmente a las dependencias de la Dirección General de Transportes y Movilidad con ocasión del trámite del visado de oficio de las autorizaciones, de forma periódica, al menos, cada dos años, así como en las ocasiones causadas por el deterioro de los mismos.

Sin embargo, el nuevo procedimiento reduce cargas administrativas al eliminar esta necesidad de desplazamiento a las dependencias del centro directivo, ya que los nuevos distintivos serán fabricados por empresas autorizadas, solicitados de forma telemática y emitidos por los canales autorizados. Además, al prever su diseño con unas características y material más duradero y resistente al desgaste y al deterioro, va a suponer la eliminación de la expedición de duplicados



que conllevan actualmente el cobro de una tasa por importe de 8,53€ por distintivo (epígrafe 2151 del Modelo 031 del “Impreso de autoliquidación de tasas por autorizaciones de transporte por carretera y actividades auxiliares y complementarias del mismo”).)

4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

El proyecto consta de una parte dispositiva, integrada por un artículo único con cinco apartados, una disposición derogatoria, y una disposición final única.

• El **artículo único con cinco apartados** 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:

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.

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».

Tres. Se modifica el artículo 7 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 7. Identificación de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor

«1. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, deberán estar permanentemente identificados mediante los distintivos previstos en este decreto.



Los distintivos de color rojo y azul, identificarán a los vehículos que se encuentren habilitados para realizar transporte urbano e interurbano, y los distintivos de color rojo y verde identificarán a los vehículos habilitados para realizar exclusivamente transporte interurbano.

Los distintivos, con forma circular y rectangular, serán autoadhesivos e incluirán la imagen de la bandera de la Comunidad de Madrid, el número de serie, la matrícula del vehículo, el número de autorización interurbana y, en su caso, de autorización urbana, el texto *“urbano-interurbano”* o *“interurbano”*, según corresponda, así como incorporarán las especificaciones técnicas y de seguridad necesarias para evitar su deterioro y manipulación.

Los autoadhesivos circulares y de 85 mm de diámetro irán colocados en la parte superior derecha de la luna delantera, de forma que resulten visibles desde el exterior, sin interferir en la visibilidad del conductor:

“IMÁGENES DISTINTIVOS”

Los autoadhesivos rectangulares y de 140 mm de ancho y 85 mm de alto, irán colocados en la parte inferior izquierda de la luna trasera, de forma que resulten visibles desde el exterior, sin interferir en la visibilidad del conductor:

“IMÁGENES DISTINTIVOS”

Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán llevar signos externos de identificación ni publicidad alguna que induzcan a confusión con la actividad de los vehículos taxi.»

Cuatro. Se elimina los apartados 4 y 5 del artículo 8 y se introduce un nuevo artículo 8 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

- a) Situaciones en las que por razones extraordinarias o imprevistas se produzca una alteración de la movilidad normal de las personas.
- b) Fenómenos climatológicos inusuales que compliquen o dificulten la movilidad de las personas.
- c) Celebración de eventos no habituales o extraordinarios que por sus dimensiones impliquen la necesidad de desplazamiento de un número significativo de personas.
- d) Alteración grave e imprevista en el funcionamiento de alguna de las infraestructuras de transporte que obligue al desplazamiento por otras vías alternativas.
- e) Situaciones de emergencia declaradas conforme al Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM) en las que sea necesaria la movilidad urgente de las personas.
- f) Cualquier otra situación excepcional no incluida en los apartados anteriores que sea declarada por el consejero competente en materia de transportes mediante resolución



motivada que expresará la descripción de la situación, el ámbito de aplicación y la duración prevista.

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

- g) En el caso de las situaciones de los apartados a), b) c) y d), el 75% del precio base.
- h) En el caso de la situación del apartado e) no se podrá aplicar incremento alguno sobre el precio base.
- i) En el caso de la situación del apartado f), será la resolución del consejero competente en materia de transportes la que determine el límite máximo a aplicar sobre el precio base.
- j) En todos los casos, no se podrá añadir al precio final, ningún otro suplemento salvo los suplementos por peaje que pudieran establecerse.

3. Se entenderá por precio base el precio medio de los servicios en un trayecto equivalente en el mismo horario, tomando como referencia los últimos diez días en los que no hubiera habido ninguna situación excepcional.

4. Las empresas arrendadoras conservarán, a disposición de los servicios de inspección, la información relativa a la aplicación de las circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios durante el plazo de un año.

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

Cinco. Se modifica la redacción del apartado tercero de la disposición transitoria tercera, que queda redactado en los siguientes términos:

«Disposición transitoria tercera. Clasificación ambiental de los vehículos.

A los efectos de lo que se establece en el artículo 4, en relación a la exigencia de que los vehículos estén clasificados según el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, aquellos que, a la entrada en vigor de este decreto, tengan adscritas autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, podrán realizar transporte urbano, aunque no cumplan dicha exigencia, hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con la etiqueta C.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, a partir de la entrada en vigor de este decreto, los vehículos, adscritos a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid que hayan sido habilitados para realizar servicios de carácter urbano, solo podrán ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO.

Quedan exceptuados del cumplimiento de esta exigencia los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF), los vehículos clasificados como históricos



en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como de vehículos adaptados para personas de movilidad reducida que estén clasificados estos últimos, con etiqueta C».

- Se añade una **Disposición derogatoria única**. *Derogación normativa*

Queda derogado el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid.

- En la **disposición final** se dispone que la entrada en vigor de la norma será al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

b) Encaje de la norma en el derecho nacional y en el de la Unión Europea

En relación con el derecho nacional y comunitario la materia sobre la que versa la norma proyectada es de competencia propia de las comunidades autónomas, al tratarse de la regulación de servicios que se realizan íntegramente en su ámbito territorial

Por otra parte, la norma propuesta no implica discriminación alguna por razón de nacionalidad o residencia ni limitación de ninguno de los principios y libertades que garantizan la normativa comunitaria.

c) Vigencia de la norma

La propuesta normativa se dicta con vigencia indefinida, quedando sujeta a ulteriores cambios que hagan necesaria la actualización de su contenido y no supone derogación de ninguna otra norma.

d) Rango normativo propuesto para el proyecto

El rango normativo propuesto para el proyecto es el de decreto ya que supone establecer una excepción a una regla contemplada en otro decreto, por lo que se requiere de otra norma con el mismo rango.

5. ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA A LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

El Estado, de acuerdo con el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española, tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado dichas funciones en las Comunidades Autónomas, entre ellas en la Comunidad de Madrid, a través de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

La Comunidad de Madrid, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española, y de acuerdo con lo que se dispone en el artículo 26.1.6 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, tiene



competencia sobre el transporte por carretera que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial.

La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid fue modificada posteriormente por la Ley 5/2022, de junio y por la Ley 11/2023, de 12 de abril, incorporando en la normativa de la Comunidad de Madrid, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad de transporte discrecional de viajeros.

Posteriormente se dictó el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento con conductor que en su disposición final primera habilita al titular de la consejería competente en materia de Transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para su desarrollo y aplicación.

En consecuencia y a la vista de las competencias indicadas anteriormente, debe considerarse que el proyecto normativo se ajusta al orden constitucional de competencias.

6. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

a) Impacto presupuestario

La aprobación de este decreto no comporta ningún impacto en los gastos e ingresos públicos de la Comunidad de Madrid.

b) Impacto económico

De acuerdo con lo previsto en el artículo 4.4 Decreto 5/2024, de 10 de enero, los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid *«deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO»*, salvo excepciones, entre las que no se contemplan actualmente los vehículos adaptados.

Asimismo, la disposición transitoria tercera del decreto 5/2024, de 10 de enero, establece que *«a partir de la entrada en vigor de este decreto, los vehículos, adscritos a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid que hayan sido habilitados para realizar servicios de carácter urbano, solo podrán ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO»*, salvo excepciones, entre las que no se encuentran actualmente los vehículos adaptados.

Por su parte, el artículo 4.5 del citado decreto, dispone que *«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»*.

La aprobación del decreto no tiene un impacto económico cuantificable, pues su objetivo es que los titulares de esta clase de autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid puedan seguir trabajando con sus vehículos, aun cuando no cuenten con distintivo ambiental



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

El distintivo VTC no supone una carga económica significativa, pues su coste estará dirigido a cubrir los gastos de fabricación y gestión.

La modificación del artículo 8 tampoco supone impacto económico cuantificable en medida en que viene a completar el actualmente existente con una definición más precisa de los supuestos calificados como de alta demanda de servicios y la introducción de una definición de precio base.

7. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El proyecto no conlleva cargas administrativas, pues, simplemente permite a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid puedan dar cumplimiento a la obligación de disponer de un vehículo adaptado para personas con movilidad reducida por cada diez autorizaciones de que dispongan, bien con los vehículos ya adscritos bien adquiriendo nuevos vehículos, pero con etiqueta ambiental C.

Tampoco supone nuevas cargas administrativa la introducción del nuevo artículo 8 bis que regula el incremento de los precios en situaciones de alta demanda.

8. IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL

a) Impacto por razón de género

De conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres, será preceptivo el informe por razón de género.

La competencia para el análisis del impacto por razón de género y la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres corresponde, en virtud del artículo 9.1b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, su emisión corresponde a la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

b) Informe de impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia

El Informe sobre el impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia se solicita a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con el artículo 7.3.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de



noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, el artículo 47 de la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid, y el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre.

No se prevén otros impactos.

9. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

9. 1 Trámites de participación: consulta pública/audiencia e información pública:

9. 1. 1. Trámite de consulta pública.

De conformidad con lo establecido en los artículos 5.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública, mediante la publicación en el Portal de Transparencia, durante el periodo comprendido entre el 10/07/2025 y el 31/07/2025, ambos inclusive.

En el trámite de consulta pública han realizado aportaciones las siguientes personas físicas o jurídicas:

UNAUTO-VTC-Madrid y ASEVAL-Madrid, asociaciones más representativas del sector del transporte de viajeros por carretera en la modalidad arrendamiento de vehículos con conductor, en escrito de fecha 30 de julio de 2025, realizan observaciones de manera conjunta, manifestando que comparten plenamente el contenido de los tres puntos que se pretenden modificar, esto es, una adecuada identificación de los vehículos adaptados para las personas a las que van destinados, personas con movilidad reducida que van a poder acceder al servicio de una forma más segura, unos distintivos de un material más resistente al desgaste, a la manipulación y a la falsificación.

- Respecto a este extremo, alegan que está puede ser una ocasión óptima para que, igualmente, en dichos distintivos también se identifique si el vehículo que los porta está habilitado para realizar servicios urbanos por estarlo directamente por la Comunidad de Madrid o por encontrarse en el plazo de "indemnización" que se concedió por Real Decreto ley 3/2018, de 20 de abril, de modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, lo cual entienden que facilitaría las labores de inspección e, igualmente, supondría un plus de seguridad para el usuario, ya que los conductores de estos últimos vehículos no están obligados a tomar la formación preceptiva en la Comunidad de Madrid, ni se les exige certificado de inexistencia de antecedentes de delitos sexuales.

En relación a esta manifestación, cabe señalar que los nuevos distintivos contemplan el ámbito territorial para el cual está habilitado el vehículo que los porte, esto es, si pueden realizar únicamente transporte interurbano o bien pueden realizar transporte urbano e interurbano, por lo que se considera que de esta forma se alcanzan los objetivos pretendidos por la modificación, en cuanto a facilitar la labor inspectora al constar perfectamente identificado el ámbito territorial autorizado. Asimismo, los usuarios del transporte, al tratarse de servicios precontratados, pueden acceder a la información referida por las asociaciones por otras vías, con carácter previo a su contratación, por ejemplo, a través del Registro de Empresas y Actividades del Transporte (REAT), cuyo acceso es público y en el que constan las matrículas adscritas a estas



autorizaciones que únicamente pueden realizar transporte urbano durante cuatro años desde su inscripción en dicho registro, o a través de las propias Apps de intermediación.

- En segundo lugar, UNAUTO-VTC-Madrid y ASEVAL-Madrid manifiestan, en relación a la necesidad de que los usuarios conozcan de forma clara y precisa las circunstancias excepcionales de alta demanda, cabe destacar que la nueva redacción del precepto persigue establecer de forma ordenada los diferentes supuestos, estableciendo hasta seis apartados de situaciones excepcionales que pueden generar alta demanda de servicios lo que supone una mayor seguridad jurídica tanto para los usuarios como para los prestadores del servicio.

En cuanto a la necesidad de que este incumplimiento quede reflejado en el régimen sancionador, destacar que el régimen sancionador establecido para esta materia viene recogido en la Ley 20/1998, de 27 de Noviembre, y no en el Decreto 5/2024, de 10 de enero.

BOLT OPERATIONS OÜ (BOLT), compañía tecnológica proveedora de servicios de movilidad (app europea de movilidad), mediante escrito de fecha 31 de julio de 2025, realiza dos observaciones:

- En primer lugar, manifiesta que el sector del transporte urbano se halla ante el riesgo de sufrir una profunda disrupción fruto de la potencial concesión masiva de nuevas autorizaciones VTC a un solo operador de transporte en propiedad de una plataforma de intermediación (CABIFY ESPAÑA SL), por lo que proponen la modificación del artículo 2, sobre criterios para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones, viendo necesario introducir un nuevo punto 5 que establezca que *“en el caso de concesión de nuevas licencias, ninguna plataforma podrá tener en propiedad o participar directamente en más del 20% de las licencias VTC disponibles en la comunidad autónoma de la Región de Murcia. Por plataforma se entiende aquella empresa que intermedia y asigna viajes en vehículos VTC como servicio de sociedad de la información conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) 2022/2065 relativo a un mercado único de servicios digitales”*.

A este respecto, cabe señalar que no son objeto de revisión en la actual modificación, las condiciones que deben cumplir los solicitantes y titulares de autorizaciones VTC para la obtención y mantenimiento de las mismas.

- En segundo lugar, BOLT propone definir la competencia de la Dirección General de Transportes la concreción, de antemano, de los eventos que se pudieran englobar bajo la categoría de circunstancias excepcionales de alta demanda, tales como *eventos multitudinarios de carácter excepcional aquellos de índole deportiva, cultural o social, con un gran potencial de atracción de viajeros y en los que no existan alternativas de transporte público suficientes, que se celebren con carácter excepcional y en los que se requiera de un plan de movilidad por parte de la Administración y/o el organizador. La Consejería competente establecerá por vía reglamentaria el listado de eventos multitudinarios de carácter excepcional con carácter anual.*

Respecto de esta cuestión cabe destacar que, efectivamente el precepto propuesto como artículo 8 bis, establece una enumeración concreta de los diferentes supuestos que pueden generar situaciones de alta demanda de servicios, sin perjuicio de que tales circunstancias no puedan ser definidos con anterioridad mediante listados como establece la proponente al



tratarse de situaciones excepcionales e imprevistas que no pueden enumerarse antes de que se produzcan.

Por otra parte, Bolt manifiesta la necesidad de incluir situaciones imprevistas de fuerza mayor tales como “sucesos meteorológicos de riesgo rojo según la Agencia Estatal de Meteorología”, cuestión que está incluida ya en la redacción del nuevo precepto en el apartado 1 letras b) y e).

FREENOW, plataforma de intermediación digital de servicios de movilidad que opera en la Comunidad de Madrid, mediante escrito de 31 de julio de 2025, acoge positivamente la iniciativa de modificación del Decreto 5/2024, de 10 de enero. Y, con el fin de contribuir a una regulación más robusta, eficaz y garantista para los consumidores, formula las siguientes alegaciones:

- En primer lugar, resalta la necesidad de reforzar jurídicamente la cláusula de limitación tarifaria del 75% prevista en el artículo 8 del Decreto 5/2024, mediante su configuración como norma imperativa de orden público económico y su adecuación a los principios del Derecho Administrativo sancionador.

Respecto de esta cuestión cabe destacar que la regulación del régimen sancionador en esta materia está establecido en la ley 20/1998, de 27 de noviembre, y no en el Decreto 5/2024, de 10 de enero, objeto de esta modificación.

- En segundo lugar, solicita la ampliación, clarificación y positivización del concepto jurídico de “alta demanda”, integrando criterios objetivos y haciendo expresa remisión al régimen estatal de protección del consumidor en contextos de emergencia y vulnerabilidad.

Se establece una clarificación del concepto de situaciones de alta demanda con la nueva regulación al preverse hasta seis apartados de circunstancias que pueden generar situaciones de alta demanda de servicios.

- En tercer lugar, manifiesta la necesidad de establecer un sistema eficaz de control, supervisión y sanción para garantizar el cumplimiento del régimen tarifario, incluyendo herramientas de verificación digital, obligaciones de reporte periódico y un régimen sancionador proporcional y disuasorio.

Se establece en la nueva redacción del precepto la obligación de las empresas arrendadoras de conservar, a disposición de los servicios de inspección, la información relativa a la aplicación de las circunstancias excepcionales de alta demanda durante el plazo de un año, con el objeto de establecer un mayor control de las situaciones aplicadas.

UBER, compañía de tecnología que opera a través de una aplicación móvil para conectar a usuarios con conductores profesionales de vehículos de arrendamiento con conductor, mediante escrito de 31 de julio de 2025, realiza las siguientes alegaciones:

- En relación a facilitar la identificación de los vehículos de arrendamiento con conductor que se encuentren adaptados para personas con movilidad reducida, valoran positivamente la exigencia del pictograma UNE 41501 para vehículos adaptados, así como que los VTC adaptados con distintivo ambiental C podrán circular en zonas de bajas emisiones, si bien consideran estas actuaciones insuficientes si no se garantizan apoyos económicos concretos y una igualdad efectiva de trato respecto al sector del taxi.



Por ello, UBER solicita que el Decreto reconozca expresamente el acceso de los titulares de autorizaciones VTC a líneas de financiación, ayudas o subvenciones públicas, en pie de igualdad con el sector del taxi, tanto en el ámbito autonómico como municipal, para facilitar la paulatina incorporación de vehículos adaptados y evitar una discriminación estructural entre ambos sectores.

Respecto a este último inciso, hay que señalar que las bonificaciones y exenciones relativas a vehículos adaptados para personas con movilidad reducida no constituyen objeto de regulación en el presente Decreto. No obstante, esta Dirección General, en el ejercicio de las competencias que le son propias, valorará y tendrá en consideración dichas medidas en el marco de futuras actuaciones normativas o administrativas que resulten procedentes.

- En segundo lugar, en cuanto a la identificación de los vehículos VTC, UBER valora de forma positiva la intención de actualizar el sistema de identificación de los mismos, para incorporar distintivos más duraderos, resistentes al desgaste y con mayores garantías frente a la manipulación y falsificación. Si bien manifiesta que los costes derivados de la adquisición, sustitución o renovación de los nuevos adhesivos no deben recaer sobre las empresas titulares de autorizaciones, ya que se trata de una obligación impuesta por la administración para satisfacer un bien jurídico público - la seguridad jurídica y el control antifraude - que no guarda relación con la actividad o voluntad del operador y en este sentido, solicitan expresamente que la Administración autonómica asuma el coste de producción y distribución de los nuevos distintivos o, alternativamente, que se habiliten subvenciones o compensaciones económicas a favor de las empresas para evitar la traslación de dichos costes a los operadores.

A este respecto, efectivamente el fin de la modificación es lograr unos distintivos más duraderos y resistentes al desgaste y a la manipulación, mejorando la calidad de su material e incorporando en su diseño características que dificulten su falsificación. Estos distintivos nacieron con la vocación principal de evitar el intrusismo profesional, como una medida para proteger al sector y preservar el prestigio del servicio, en beneficio directo de los titulares de autorizaciones que sí cumplen los requisitos establecidos por la normativa de transportes, reforzando la seguridad jurídica, y facilitando los controles para evitar la competencia desleal.

Por lo tanto, la obligación de identificación de los vehículos mediante estos distintivos no está orientada a generar ingresos para la Administración ni ninguna otra entidad colaboradora, ya que su emisión conlleva un coste simbólico, dirigido a cubrir los gastos de fabricación y gestión, siendo su objetivo el beneficiar a los titulares de autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor que sí cumplen con la normativa, garantizando la profesionalidad e imagen del sector.

- Por último, UBER manifiesta, en cuanto a la limitación de precios en situaciones de alta demanda que las VTC siempre han gozado de libertad para fijar sus tarifas. Esto se debe a que se trata de servicios precontratados en los que todos los elementos del viaje y particularmente el precio del mismo, son conocidos y aceptados por el cliente con anterioridad a la contratación del servicio. La principal garantía para los consumidores es que, en los servicios de las VTC, los pasajeros disponen de toda la información, incluido el precio final del servicio, con carácter previo a la contratación del mismo.



Respecto de esta cuestión cabe destacar que, con la modificación propuesta del precepto no se pretende atentar contra la libertad de las empresas de fijar sus precios si no de evitar situaciones desmedidas para los usuarios tal y como establece el artículo 14 ter 1 de la Ley 20/98 de 27 de noviembre.

En segundo lugar, UBER señala que la introducción de la expresión “precio base” en el reglamento, sin respaldo legal previo en la LOCTU, constituye una creación normativa ex novo no autorizada, lo que vulnera el principio de legalidad y excede la habilitación reglamentaria. Supone, en la práctica, la implantación de un sistema de control de precios, prohibido en nuestro ordenamiento salvo habilitación legal expresa. Respecto de esta cuestión, cabe destacar que el concepto de precio base ya viene establecido en el decreto que se pretende modificar, y la habilitación legal para esta materia está recogida en el artículo 14 ter de la Ley 20/98.

Por último, establece UBER que, en caso de que la Comunidad de Madrid insista en regular las situaciones excepcionales de alta demanda, proponemos que dicha regulación se base en criterios objetivos, proporcionales y territorialmente delimitados, para evitar efectos adversos sobre el funcionamiento general del servicio.

En cuanto a la alegación formulada señalar que se incluye en la propuesta de modificación, en la medida en que se realiza una relación detallada de los diferentes supuestos excepcionales de alta demanda en los que se puede aplicar la limitación de precio, lo que supone una mayor objetividad y proporcionalidad respecto de la regulación actual.

9.1.2. Trámites de audiencia e información pública.

Los trámites de audiencia e información pública, se realizarán en el Portal de Transparencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y en el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

9.2. Informes

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se recabarán los siguientes informes preceptivos:

– **Informe de coordinación y calidad Normativa** de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local de acuerdo con lo previsto en los artículos 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, 4.2.c) y 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 25.3.a) del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración.

– **Informe de impacto por razón de género** de la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres y en virtud del artículo 9.1b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo



de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, informe que se recaba en el apartado 9.3 de la MAIN.

– **Informe sobre el impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia**, de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de acuerdo con lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, el artículo 8 del Decreto 76/2023, de 5 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica básica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid y el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, informe que se recaba en el apartado 9.3 de la MAIN.

– **Informe de las secretarías generales técnicas de las consejerías**, que se solicitará de acuerdo con lo previsto en el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

– **Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora**, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, de Supresión del Consejo Consultivo.

– **Informe del Comité Madrileño de Transporte por Carretera**, en virtud del artículo 2.f) del Decreto 2/2005, de 20 de enero, por el que se crea el Comité Madrileño de Transporte por Carretera y se regula el Registro de Asociaciones Profesionales de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte con implantación en la Comunidad de Madrid.

– **Informe del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad**, de conformidad con lo previsto 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.

Con posterioridad a la recepción de los mencionados informes, se recabarán sucesivamente los siguientes:

– **Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras**, que se solicitará de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto se van a recabar los siguientes informes preceptivos:

– **Informe del Consejo Consumo de la Comunidad de Madrid**, de acuerdo con el artículo 28 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid.

– **Informe Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid**, de conformidad con De acuerdo con el artículo 2 del Decreto 103/1996, de 4 de julio, por el que se crea el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.



- **Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras**, de conformidad con el artículo 4.2.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.
- **Informe de la Abogacía General**, de conformidad con el artículo 4.2.f) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.
- **Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora**, de conformidad de conformidad con lo establecido en el artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, de Supresión del Consejo Consultivo.

9.3. Informes emitidos

10. EVALUACIÓN EX POST

La Dirección General proponente no considera que las previsiones incluidas el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar evaluación *ex post*, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.3, 7.4 e) y 13 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la medida en que la regulación que contiene la norma proyectada se refiere principalmente a 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, por lo que cualquier problema o necesidad de mejora puede identificarse y corregirse en la gestión ordinaria sin necesidad de una evaluación formal *ex post*.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD