



**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			
<b>Consejería/ Órgano proponente</b>	Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Dirección General de Transportes y Movilidad	<b>Fecha</b>	noviembre 2025
<b>Título de la norma</b>	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.		
<b>Tipo de memoria</b>	Extendida <input checked="" type="checkbox"/>		Ejecutiva <input type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
<b>Situación que se regula</b>	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.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	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.  Permitir que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad de Madrid puedan incorporar vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, siempre que cuenten con la etiqueta ambiental C. Esta medida facilita el cumplimiento de la		



	<p>obligación de disponer, al menos, de un vehículo adaptado por cada diez autorizaciones, garantizando así el acceso y desplazamiento de personas en silla de ruedas.</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: 2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso.</p> <p>Creación de dos distintivos de vehículos con autorización VTC en la Comunidad de Madrid, con el objetivo de reforzar su seguridad y durabilidad y asegurar su identificación permanente según estén habilitados para prestar servicios urbanos o 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>
<p><b>Principales alternativas consideradas</b></p>	<p>No se ha considerado ninguna otra alternativa, optándose por la vía reglamentaria mediante la modificación del decreto vigente, al tratarse de una materia ya regulada en dicho instrumento normativo, lo que permite actuar conforme a la habilitación reglamentaria conferida a la Consejería competente en materia de Transportes. Esta opción favorece la consolidación normativa, evita la dispersión regulatoria y se considera la más adecuada, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico, para alcanzar de forma eficaz y coherente el objetivo perseguido.</p> <p>Asimismo, se ha estimado la opción más adecuada la derogación, y no la modificación, del 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, ello con el fin de integrar en un único texto normativo todas las disposiciones relativas a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, con el fin de facilitar el acceso, comprensión y cumplimiento efectivo de la normativa en esta materia y fomentar la transparencia del ordenamiento jurídico, eliminando redundancias y solapamientos.</p>
<p><b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b></p>	
<p><b>Tipo de norma</b></p>	<p>Decreto</p>



<b>Estructura de la norma</b>	El proyecto de decreto contiene una parte expositiva y otra dispositiva, integrada por un artículo único, una disposición transitoria única, una disposición derogatoria única y una disposición final única.
<b>Informes a los que se somete el proyecto</b>	<p>Se van a recabar los informes preceptivos:</p> <p>En una primera fase:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Informe de coordinación y calidad normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local.</li><li>- Informe de impacto por razón de género de la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.</li><li>- 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.</li><li>- Informes de las secretarías generales técnicas de las consejerías.</li><li>- Informe del Comité Madrileño del Transporte por Carretera.</li><li>- Informe del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.</li><li>- Informe del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid.</li><li>- Informe del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.</li></ul> <p>En una segunda fase:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.</li><li>- Informe de la Abogacía General.</li><li>- Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora.</li></ul>
<b>Trámites de participación: consulta pública/audiencia e información pública</b>	<p>El proyecto de decreto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid y 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, ha sido sometido a dos trámites de consulta pública mediante la publicación en el Portal de Transparencia, el primero, desde el 11/02/2025 al 03/03/2025, ambos inclusive, y el segundo, desde el 10/07/2025 al 31/07/2025, ambos inclusive.</p> <p>De conformidad con lo dispuesto en los artículos 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, y 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se realizarán los</p>



	trámites de audiencia e información pública, mediante su publicación en el Portal de Transparencia.	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>Adecuación al orden de competencias</b>	<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 materia de transporte terrestre que transcurra íntegramente por el territorio de la Comunidad de Madrid; 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 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>	
	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	<input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.



<b>Impacto económico y presupuestario</b>		<input checked="" 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	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. <input type="checkbox"/> Incorpore nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. <input checked="" type="checkbox"/> 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.
	La norma tiene un impacto por razón de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
<b>Otros impactos o consideraciones</b>	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 efectos positivos sobre la competencia.

## 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: 2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso, 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, bicolores, en función del ámbito territorial al que se circunscribe su autorización. Esta distinción de colores permitirá identificar si la autorización habilita para realizar transporte urbano e interurbano, o únicamente transporte interurbano, dentro del territorio de la Comunidad de Madrid. Dichos distintivos incorporarán los datos esenciales que garanticen su plena funcionalidad, incluyendo aquellos necesarios para verificar su naturaleza, ámbito de validez y relación con la autorización otorgada. Asimismo, se procederá a la supresión de cualquier referencia al mes y año de visado de las autorizaciones, quedando dichos campos expresamente eliminados, y se incorporan medidas específicas que garantizan su autenticidad y dificultan su reproducción o manipulación indebida, tales como: la inclusión de un número de serie único que permite la trazabilidad de cada ejemplar; un fondo impreso con diseño geométrico destinado a dificultar su copia; un soporte de film acrílico tratado que, en caso de intento de sustracción, se inutiliza automáticamente; microtexto incrustado en el diseño, visible únicamente mediante lupa; y un holograma con imagen variable y efecto de profundidad, cuyas microlíneas también requieren lupa para su visualización.

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, conforme al procedimiento establecido para el resto de los distintivos y señalizaciones aplicables a los vehículos. En consecuencia, no corresponderá al órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones la entrega de los distintivos a las empresas titulares de autorizaciones VTC. La gestión y distribución de los distintivos se realizará a través de estos canales autorizados que garanticen la trazabilidad y la protección de datos, habilitándose puntos de entrega suficientes y accesibles, en régimen de proximidad, con el fin de facilitar a los interesados la recogida de los distintivos correspondientes.

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.

Para ello, además del supuesto regulado en el actual artículo 8.5 relativo a las circunstancias excepcionales derivadas de la celebración de eventos no habituales que, por su naturaleza, ubicación de su realización, horarios de inicio o finalización o la afluencia masiva de asistentes determine que la oferta sea insuficiente para cubrir las necesidades de desplazamiento de los asistentes, se han añadido otros supuestos excepcionales que afectan a la movilidad de las personas, tales como fenómenos climatológicos inusuales, alteración grave e imprevista en el funcionamiento de alguna de las infraestructuras del transporte o bien cuando concurren las situaciones de emergencia declaradas conforme al Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid ( PLATERCAM).



Además, el titular de la consejería competente en materia de transportes podrá declarar establece situación excepcional cualquier otra situación que afecte a la movilidad de las personas no incluida en los apartados anteriores mediante resolución motivada donde se describa la situación, ámbito de aplicación, duración prevista, así como el límite máximo a aplicar sobre el precio base.

Con carácter general, se establece que el precio de los servicios no podrá superar el 75 por ciento respecto del precio base, mientras que en el supuesto de situaciones de emergencias declaradas conforme al Platercam, no se podrá establecer ningún suplemento sobre el precio base, señalando que, en todos los casos regulados en el precepto, no se podrá añadir al precio final ningún otro suplemento salvo los de peaje que pidieran establecerse conforme al principio de protección de los consumidores y usuarios.

Por último, se procede a establecer una definición de precio base como 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, en consonancia con lo establecido en el artículo 14 ter 1 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre.

#### **b) Análisis de alternativas**

No cabe otra alternativa posible, ya que, en primer lugar, se trata de establecer una excepción a una regla contemplada en un decreto existente, y, en segundo lugar, se trata de ampliar, para mejorar y concretar aspectos de una actividad, la de arrendamiento con conductor, ya regulada en el propio decreto. Por lo tanto, se opta por la vía reglamentaria mediante la modificación del decreto vigente, al tratarse de una materia ya regulada en dicho instrumento normativo, lo que permite actuar conforme a la habilitación reglamentaria conferida a la Consejería competente en materia de Transportes. Esta opción favorece la consolidación normativa, evita la dispersión regulatoria y se considera la más adecuada, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico, para alcanzar de forma eficaz y coherente el objetivo perseguido.

#### **c) Plan Normativo**

El proyecto normativo es una modificación de un Decreto contemplado en el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid para la XIII Legislatura (2023-2027) aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 20 de diciembre de 2023, y ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.3 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.

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.

La norma se ajusta asimismo al principio de proporcionalidad, pues contiene la regulación mínima e imprescindible para lograr un adecuado equilibrio entre los beneficios que la norma persigue y los impactos ocasionados.

También se cumple con el principio de seguridad jurídica, pues, su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, pretendiendo establecer un marco normativo claro, accesible y coherente, con el fin de que los sujetos afectados, tanto prestadores de servicios como usuarios, tengan un entorno regulatorio estable, transparente y respetuoso con sus derechos e intereses legítimos y 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, en cuanto a su identificación y respecto al régimen de precios aplicable.

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 contiene una parte expositiva y otra dispositiva integrada por un artículo único con cinco apartados, una disposición transitoria única, una disposición derogatoria única, 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 modifican los apartados 4 y 5 del artículo 4, incorporando, por un lado, la excepción que permite que los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida puedan estar clasificados con distintivo ambiental C, y, en consecuencia, se contempla su inclusión expresa



en el régimen de excepciones previsto en la norma a la obligatoriedad de la clasificación ambiental con distintivo ambiental cero emisiones o ECO de los vehículos adscritos a autorizaciones VTC. Y, por otro lado, con el fin de que los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida sean fácilmente reconocibles, estableciendo la obligación de que estos vehículos lleven en la esquina superior derecha de la luna trasera el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501: 2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso».

Dos. Se modifica el artículo 7 incorporando en el decreto objeto de modificación la obligación de que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid, estén permanentemente identificados mediante los distintivos previstos en esta norma.

Tres. Se elimina los apartados 4 y 5 del artículo 8.

Cuatro. Se introduce un nuevo artículo 8 bis, en el que establecen los diferentes supuestos excepcionales que pueden generar una alta demanda de servicios tales como celebración de eventos no habituales o extraordinarios, fenómenos climatológicos que dificulten la movilidad de las personas, alteraciones graves e imprevistas en alguna de las infraestructuras de transportes o bien las situaciones de emergencia declaradas conforme al Platercam.

En el apartado segundo se señala que en las situaciones de los apartados a), b) y c), el precio de los servicios no podrá superar el 75 por ciento del precio base mientras que en el apartado tercero se establece que en el supuesto d) no se podrá aplicar ningún incremento sobre el precio base.

Por su parte, el apartado 4 del nuevo artículo 8 bis señala que no se podrá añadir al precio final, ningún otro suplemento salvo los suplementos por peaje que pudieran establecerse

En el apartado 5 se establece la definición de lo que se considera precio base como 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.

El apartado sexto señala que, lo dispuesto en el propio precepto, será de aplicación a los servicios contratados por plaza individual.

**Cinco.** Se modifica la redacción del apartado tercero de la disposición transitoria tercera, en concordancia con la modificación del artículo 4.4, con el fin de exceptuar del cumplimiento de la exigencia de que los vehículos estén clasificados con distintivo ambiental cero emisiones o



ECO a los vehículos adaptados para personas de movilidad reducida clasificados con etiqueta C.

- Se añade una **Disposición transitoria única** en la que se prevé un mes desde la entrada en vigor de la modificación del decreto durante el que se mantendrá la validez de los distintivos regulados en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, pudiendo coexistir hasta dicha fecha ambos tipos de distintivos.

- Se añade una **Disposición derogatoria única**, que deroga de forma expresa 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 e igualmente cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este decreto.

- En la **disposición final única** 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 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**

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, y regulando en sus artículos 14 ter y quater que para la realización de servicios urbanos mediante esta modalidad de transporte en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid sus titulares deberán cumplir los requisitos que reglamentariamente se establezcan. Dicha previsión normativa ha sido desarrollada y concretada mediante el Decreto 5/2024, de 10 de enero.

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, ya que, durante el ejercicio 2024, la recaudación obtenida en concepto de expedición de duplicados de distintivos ha derivado de la emisión de un total de 70 duplicados, aplicándose una tasa individual de 8,53 euros. Se trata por lo tanto de una recaudación de carácter meramente simbólica, ascendiendo a un total de 597,10 euros anuales.

Si bien la Comunidad de Madrid deja de percibir estos ingresos residuales, que varían cada año en función del número de duplicados solicitados, hay que señalar que se elimina el gasto derivado de fabricación de distintivos por la Imprenta del Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. En concreto, en ese mismo ejercicio 2024, la Dirección General de Transportes y Movilidad encargó la producción de 12.000 unidades, con un coste unitario de 0,180117 euros,



lo que supuso un desembolso total de 2.161,40 euros. En consecuencia, el impacto global es neutro al asumir los costes de fabricación las propias entidades especializadas, que serán las encargadas de la distribución y entrega de los distintivos.

## **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**

El informe de impacto por razón de género se solicita a la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con el artículo 7.3.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y el artículo 9.1.b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

### **b) 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, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

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

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

**UNAUTO-VTC-Madrid**, asociación más representativa del sector del transporte de viajeros por carretera en la modalidad arrendamiento de vehículos con conductor, manifiesta que comparte totalmente el objetivo principal del proyecto de modificación para asegurar la continuidad del acceso de las personas de movilidad reducida a los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, en aras de una movilidad inclusiva y accesible para todas las personas en el ámbito de la Comunidad de Madrid, a la vez que considera que la modificación pretende facilitar que los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid puedan dar cumplimiento a estos nuevos requisitos referidos a los vehículos, de tal manera que se permita que los vehículos adaptados para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas reducida puedan estar clasificados con etiqueta C.

En el segundo 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 contemplarán 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 establecida 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 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid y en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

### **9.2. Informes solicitados**

De conformidad con lo previsto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la tramitación del proyecto, se recabaron en su día los informes preceptivos sobre el impacto por razón de género, sobre el impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia, el informe de coordinación y calidad normativa, así como los informes de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías.

En cuanto al informe de la secretaría general técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, mediante escrito de 3 de abril de 2025, se sugiere solicitar informe preceptivo del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo previsto en el artículo 28 de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid y reflejarlo en la MAIN.

A este respecto, se aceptó la sugerencia y se ha procedido, en la tramitación de este segundo texto, a recabar informe del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, la Oficina de Calidad Normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, mediante informe de 31 de marzo de 2025, realizó una serie de observaciones, las cuales han sido incorporadas tanto al nuevo texto de proyecto normativo como a la presente MAIN, completándose con las nuevas observaciones realizadas por dicha Oficina en su informe de 14 de octubre de 2025, que son recogidas pormenorizadamente en su correspondiente apartado.



Si bien, como se ha señalado, debido a que se ha procedido a realizar una modificación más amplia del Decreto 5/2024, de 10 de enero, que afecta a materias hasta ahora no contempladas en dicha norma, como es la exigencia de identificación de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, la creación de nuevos distintivos identificativos de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor y la regulación de los precios en las situaciones excepcionales de alta demanda, es preciso volver a recabar los informes ya emitidos.

Así, de acuerdo con lo previsto en el citado artículo 8, en la tramitación del proyecto se han recabado, en un primer lugar, 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 Local.

– **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 dispuesto en el apartado 8.a) 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 conformidad con lo dispuesto en el apartado 8.b) 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.

– **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 han recabado también en un primer momento los siguientes informes preceptivos:

– **Informe del Consejo Consumo de la Comunidad de Madrid**, de acuerdo con el artículo 28.2.b) de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid y del artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero.

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

Tras la recepción de estos informes, se recabarán los siguientes informes:

– **Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras**, de conformidad con el artículo 8.5) 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 y artículo 4.1 a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

– **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

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

La Dirección General de la Mujer, de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, mediante escrito de 8 de octubre de 2025, informa que, examinado el contenido del citado proyecto, se aprecia un impacto neutro por razón de género y que, por tanto, no se prevé que incida en la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

– La **Dirección General de Economía e Industria** de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, mediante escrito de 13 de octubre de 2025, informa que, desde la perspectiva de la defensa de la competencia y la unidad de mercado, el Proyecto de Decreto presenta un balance globalmente positivo. No obstante, considera necesario reforzar la justificación económica y técnica de los nuevos distintivos identificativos y de la regulación de precios en situaciones de alta demanda, así como prever mecanismos de evaluación ex post, con el fin de garantizar la plena adecuación de la norma a los principios de la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado, y de la Ley 6/2022, de Mercado Abierto de la Comunidad de Madrid.

En lo referente a los *“Nuevos distintivos identificativos de los vehículos VTC”*, se recomienda *valorar cuidadosamente su impacto en la competencia y la unidad de mercado, dado que podría generar costes adicionales o diferencias operativas entre los operadores de distintas Comunidades Autónomas. Por ello, se considera conveniente:*

- *Justificar expresamente los motivos de seguridad y control que sustentan el nuevo sistema.*
- *Asegurar que su implantación sea económicamente neutral y fácilmente accesible para los titulares de autorizaciones.*
- *Explorar la coordinación interadministrativa con el Estado y con otras Comunidades Autónomas, con el fin de evitar divergencias regulatorias que puedan dificultar la libre prestación de servicios”.*

En atención a la necesidad de justificar las medidas de seguridad y control que fundamentan la implantación del nuevo sistema, se incorpora en la exposición de motivos de la norma una referencia expresa a los elementos de seguridad incorporados en los nuevos distintivos. Así, dichos distintivos contarán con medidas específicas que garanticen su autenticidad y dificulten su reproducción o manipulación indebida, tales como: la inclusión de un número de serie único que permita la trazabilidad de cada ejemplar; un fondo impreso con diseño geométrico destinado a dificultar su copia; un soporte de film acrílico tratado que, en caso de intento de

sustracción, se inutiliza automáticamente; microtexto incrustado en el diseño, visible únicamente mediante lupa; y un holograma con imagen variable y efecto de profundidad, cuyas microlíneas también requieren lupa para su visualización.

Por otro lado, ha sido tenida en consideración la observación relativa a la neutralidad económica y accesibilidad de la medida para los titulares de autorizaciones. En este sentido, se ha valorado que los nuevos distintivos sean distribuidos a través de canales oficialmente habilitados que puedan asegurar la trazabilidad del proceso y la garantía en el cumplimiento de la normativa vigente en materia de protección de datos personales y la eficiencia administrativa, evitando cargas innecesarias para los destinatarios.

Asimismo, el coste de los nuevos distintivos será fijado atendiendo exclusivamente a los gastos derivados de su fabricación, sin que en ningún caso se persiga la obtención de beneficio económico alguno. El objetivo primordial es garantizar la calidad, durabilidad y funcionalidad de los distintivos, de forma que cumplan eficazmente con la finalidad para la que han sido diseñados, evitando su deterioro por el paso del tiempo y por otros factores externos, así como su manipulación o falsificación. En consecuencia, la carga económica para los administrados será la mínima imprescindible para cubrir dichos costes.

En lo relativo a la coordinación interadministrativa, la regulación prevista no implica divergencias normativas entre las distintas Administraciones Públicas, garantizando la coherencia y compatibilidad del marco regulatorio. En cualquier caso, se mantendrá una vigilancia activa sobre su aplicación, a fin de detectar y corregir oportunamente cualquier posible desajuste o impacto negativo en la armonización normativa.

En relación con la “Regulación de precios en situaciones de alta demanda (nuevo artículo 8 bis)” se señala que, si bien se aprecia la intención de proteger a los consumidores y evitar abusos, se recomienda garantizar que:

- La limitación sea proporcionada y objetivamente motivada en razones de interés general (orden público, seguridad...).
- La definición del “precio base” no genere efectos de coordinación indirecta de precios entre operadores.
- Se prevea una evaluación ex post del impacto económico y competitivo de esta medida, en línea con el artículo 11 de la Ley 6/2022, de Mercado Abierto”.

Respecto de esta cuestión, se incluye en la propuesta de modificación una nueva regulación que garantiza la proporcionalidad y la seguridad jurídica de los interesados en la medida en que

objetivaban, de forma clara y precisa, los supuestos en los que se puede aplicar la regulación de precios en situaciones de alta de alta demanda.

En cuanto a la definición de precio base, la redacción propuesta garantiza que no haya situaciones desfavorables para los consumidores ya que está referida al 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.

Por último, en cuanto a la “Evaluación ex post: En aplicación del principio de mejora regulatoria, se recomienda que el proyecto incorpore una disposición que garantice la evaluación periódica de los efectos del decreto sobre la competencia y la unidad de mercado, con el fin de valorar la necesidad de su mantenimiento o revisión futura”.

Respecto de la observación formulada, se tiene en cuenta y se incluye una evaluación ex post en el apartado correspondiente de la presente MAIN:

– La **Oficina de Calidad Normativa** de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, mediante escrito de 14 de octubre de 2025, informa lo siguiente:

1) En cuanto a los principios de la buena regulación:

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

- Además, se sugiere abordar la justificación de los principios de buena regulación siguiendo el orden con el que se presentan en el artículo 2.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, [...]. Por ello, la justificación del principio de eficiencia, recogido en el párrafo vigesimotercero, se sugiere incluirla después de la justificación del principio de transparencia, y, además, se sugiere sustituir la coma por un punto final.

- De acuerdo, también, con el criterio de la Comisión Jurídica Asesora (Dictamen 677/22), en línea con lo establecido también por la doctrina del Consejo de Estado, en su Dictamen de 18 de enero de 2018, la justificación de los principios debe ir más allá de la simple mención de la

referida adecuación de la norma a los mismos, no debiendo ser meros enunciados retóricos ni simple reproducción de las correspondientes definiciones legales. En este sentido se sugiere revisar la justificación de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

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

Se aceptan estas cuatro sugerencias sobre los principios de buena regulación y se modifica el texto en el sentido indicado.

2) En cuanto a la calidad técnica de la propuesta, se realizan las siguientes observaciones:

2.1) En lo referente a las observaciones generales:

i) La mayoría de las sugerencias incluidas en el Informe 12/2025 de Coordinación y Calidad Normativa, de 31 de marzo, han sido incorporadas al nuevo proyecto de decreto y MAIN.

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

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

Se acepta la propuesta y se elimina la negrita de la numeración.

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

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

Se acepta la observación y se realizan las correcciones oportunas.

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

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

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

5. Los nuevos vehículos que, a partir del día 1 de enero de 2025, adquieran las personas titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, deberán ser adaptados para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas, hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público.

[...].

Estos vehículos deberán llevar en la esquina superior derecha de la luna trasera el pictograma de accesibilidad definido en la norma UNE 41501: 2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso».

Se atiende la sugerencia y se adapta el texto a lo indicado.

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

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

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

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

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

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

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

[...].

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

[...].

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

Se acepta la sugerencia y se adapta el texto según lo indicado.

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

Se acepta la sugerencia y se realizan las modificaciones indicadas.

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

Acorde con lo indicado se procede a eliminar la negrita.

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

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

Se aceptan las sugerencias y se citan de la manera indicada las normas UNE.

2.2) En cuanto a las observaciones al título, a la parte expositiva y parte final:

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

Se acepta la sugerencia y se adapta el tamaño de letra del título del proyecto normativo.

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

Se acepta la observación y se adapta la redacción.

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

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

Siguiendo la sugerencia se elimina el primer párrafo de la parte expositiva.

Además, se sugiere sustituir:

- En el segundo párrafo, «Con la aprobación del Decreto 5/2024, de 10 de enero, [...], se viene a acometer el desarrollo [...]» por «El Decreto 5/2024, de 10 de enero, [...], establece el desarrollo [...]».

- En el tercer párrafo, «Así, el artículo 4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, establece» por «En su artículo 4 se establecen».

- En el cuarto párrafo, «A su vez, la disposición transitoria tercera del Decreto 5/2024, de 10 de enero, regula» por «Su disposición transitoria tercera regula».

- En el noveno párrafo, «[...] otros daños físicos comprometen la efectividad de los mismos, [...]» por «[...] otros daños físicos que comprometen su efectividad, [...]».

- En el párrafo decimoprimer, «[...] en este proyecto de decreto [...]» por «[...] en este decreto [...]».
- En el párrafo decimosegundo, «[...] En concreto, el apartado 4 y 5 de este precepto señala que, en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el precio de los mismos no podrá [...]» por «[...] En concreto, sus apartados 4 y 5 señalan que, en circunstancias excepcionales de alta demanda de servicios, el precio por sus servicios no podrá [...]».
- En el párrafo decimocuarto, «en situaciones de alta demanda,» por «en situaciones de alta demanda de servicios,» y eliminar la frase final «una alta demanda de servicios».
- En el párrafo decimoquinto, «[...], considerándolo como [...]» por «[...], este vendrá determinado por [...]».
- En el párrafo decimoséptimo se sugiere sustituir «El decreto se articula en una parte expositiva y una dispositiva integrada [...]» por «El decreto contiene una parte expositiva y otra dispositiva integrada [...]».
- Y, en la fórmula aprobatoria, «consejero» por «el titular de la Consejería».

Se aceptan todas las sugerencias anteriores y se adapta el texto normativo según lo indicado.

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

Se procede a escribir en cursiva el título indicado.

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

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

Se revisa y modifica el texto conforme a lo indicado.

(vi) En la nueva redacción del artículo 7, dentro del apartado tres del artículo único, se sugiere numerar como apartado 2 el último párrafo. Y en la nueva redacción de su apartado 1, en el tercer párrafo, se sugiere sustituir las comillas británicas por las latinas o españolas y eliminar

la cursiva de sus términos, por lo que se sugiere sustituir [*urbano-interurbano*] o [*interurbano*] por «urbano-interurbano» o «interurbano».

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

Se aceptan las sugerencias anteriores sustituyendo lo indicado y trasladando a un anexo las imágenes de los distintivos.

(vii) En el apartado cuatro del artículo único, se sugiere escribir en cursiva el título del nuevo artículo 8 bis, de conformidad con la regla 29 de las Directrices, relativa a la composición de los artículos. Y, en el apartado 2 de este artículo 8 bis, se sugiere revisar la subdivisión en letras ordenadas alfabéticamente de tal manera que se reinicie en a), b), c) y d) y en su letra g) se sugiere sustituir «75%» por «75 por ciento» para mantener la uniformidad en el Decreto 5/2024, de 10 de enero.

Se acepta la observación y se adapta el texto conforme a lo indicado.

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

Respecto de la alegación formulada, se tiene en consideración, por lo que se elimina del título del nuevo artículo 8 bis la mención de “incremento”, por lo que queda redactado del siguiente modo “Artículo 8 bis. Precio en situaciones de alta demanda”

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

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

Analizada la cuestión, se tiene en consideración la observación formulada y se elimina el apartado a) por entenderse reiterativo con el resto de los apartados incluidos en el precepto. En concordancia con lo anterior, se procede a una nueva enumeración de los apartados que tiene la consideración de situaciones excepcionales que pueden generar una alta demanda de servicios tanto en el primero como en el segundo apartado del artículo.

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

Respecto de esta cuestión, señalar que todos los supuestos incluidos como situaciones excepcionales que puedan generar una alta demanda de servicios están basados en hechos objetivos y verificables, y en ningún caso se trata de apreciaciones empresariales en la medida



en que se trata de supuestos con una constatación verificable en todo momento por parte de la Administración por ejemplo a través de informes meteorológicos, incidencias en el transporte público, la propia celebración del evento correspondiente o la situación de emergencia declarada conforme al Platercam.

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

Analiza la observación planteada, se modifica la redacción del apartado mencionado en le sentido de precisar que esa situación declarada también debe afectar a la movilidad o desplazamiento de las personas y se sustituye el término “consejero” por “titular de la consejería”.

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

Analizada la observación planteada, se procede a modificar la redacción del apartado señalado en términos similares a lo establecido en el actual 8.5 del Decreto5/2024, de 10 de enero.

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

Se procede a la reformulación del apartado segundo en los términos sugeridos.

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

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

Analizada la observación planteada, se procede a la eliminación del apartado 4.

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

Se procede a la modificación sugerida en los términos indicados.

(xii) La disposición derogatoria única, deroga el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, [...]. Se sugiere completar y clarificar esta información en el apartado dedicado a la exposición del contenido del proyecto de decreto, indicando expresamente que la derogación supone la eliminación en los dispositivos de la información relativa al mes y año de visado de la autorización.

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

Se acepta la sugerencia y se amplía en el sentido indicado el apartado dedicado a la exposición del contenido del proyecto de decreto.

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

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

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

Se entiende que hay un error en la observación realizada que se refiere al último inciso del párrafo, ya que el texto propuesto es que inicialmente contenido en el texto normativo y en la MAIN, que ha resultado adaptado conforme a lo indicado en el punto “(v) *En el apartado uno del artículo único, que modifica la redacción del apartado 4 del artículo 4, se sugiere modificar la redacción del inciso final para mayor claridad, sustituyendo «que estén clasificados estos últimos, con etiqueta C» por «clasificados con etiqueta C».*

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

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Se atiende esta sugerencia incorporando el texto alternativo.

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

A este respecto, se acepta la propuesta y, con el fin de facilitar la transición al nuevo sistema de identificación de vehículos de arrendamiento con conductor, se introduce en el texto del proyecto una disposición transitoria primera, en la que se establece un plazo de un mes desde la entrada en vigor de la modificación del decreto durante el cual los titulares de autorizaciones domiciliadas en la Comunidad de Madrid podrán identificar sus vehículos bien mediante los distintivos regulados en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, bien mediante los nuevos distintivos previstos en el presente decreto.

Transcurrido dicho plazo, será obligatoria la utilización exclusiva de los nuevos distintivos, debiendo todos los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento con conductor

domiciliadas en la Comunidad de Madrid estar provistos de los elementos identificativos regulados en el Decreto 5/2024, de 10 de enero.

3) En relación a la memoria del análisis de impacto normativo:

3.1) En lo referente al contenido:

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

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

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

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

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

En resumen, a fin de facilitar la comprensión y motivación de la regulación sobre las circunstancias excepcionales que permiten el incremento del precio base, así como de las limitaciones a este incremento, y la definición del precio base, se sugiere una explicación más concreta de estas novedades introducidas, incluyendo también una referencia, al apartado 8 bis.2.j), en el que, conforme al principio de protección de los consumidores y usuarios, se establece la prohibición de «añadir al precio final, ningún otro suplemento salvo los suplementos por peaje que pudieran establecerse».

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

Respecto de las cuestiones indicadas, se procede a su incorporación mediante, un mayor desarrollo de los apartados 2 a) y 4 a) de la MAIN, alusión al principio de protección a los consumidores y usuarios así como la mención del artículo 14 ter 1 de la Ley 20/98 en la determinación del precio base.

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

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

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

Además, en relación con el impacto presupuestario, el apartado 3. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN, al justificar el principio de eficiencia, hace referencia a la existencia de una disminución de ingresos cuando afirma que «al prever su diseño con unas características y material más duradero y resistente al desgaste y al deterioro, va a suponer la eliminación de la expedición de duplicados que conllevan actualmente el cobro de una tasa por importe de 8,53€ por distintivo».

Y respecto de las cargas administrativas, este apartado 3 afirma no solo que no se imponen cargas administrativas, sino que además supone una reducción de estas como consecuencia de la derogación del Decreto 101/2016, de 18 de octubre. Señalando, más concretamente, el

apartado 7, dedicado a su análisis, que el nuevo artículo 8 bis que regula el incremento de los precios en situaciones de alta demanda, tampoco impone ninguna.

Se procede a su revisión y actualización.

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

Se admite la observación formulada, procediéndose a la revisión de las manifestaciones contenidas en la memoria MAIN. Como resultado de dicho análisis, se concluye que se trata de una memoria extendida en atención a los efectos positivos que la ampliación de las categorías de vehículos exentos de disponer de clasificación ambiental “Cero emisiones” o “Eco” genera sobre la competencia. Asimismo, se valora favorablemente la inclusión de medidas que facilitan la identificación de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, así como la mejora en la definición de las situaciones excepcionales de alta demanda.

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

Se procede a completar el apartado 6.a), incorporando la especificación relativa a la reducción de ingresos por tasas, que asciende a un total de 597,10 euros, correspondiente al ejercicio completo de 2024. Asimismo, se hace constar el ahorro generado en el capítulo de gastos, derivado de la no necesidad de realizar el encargo de fabricación de distintivos a la Imprenta del Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, cuyo importe habría sido ligeramente superior al mencionado, conforme al coste unitario y volumen de producción previsto.

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

Se sugiere, por tanto, completar el apartado 7 de la MAIN identificando y cuantificando las cargas que se reducen y las nuevas que se derivan del artículo 8, indicando si el resultado neto es una reducción o, por el contrario, un incremento de las cargas, todo ello de acuerdo con el Método simplificado de medición de cargas administrativas y su reducción, contemplado en el

anexo V de la Guía metodología para la elaboración de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

Respecto de esta cuestión, se procede a eliminar ese apartado de la nueva redacción del precepto, no procediendo, por tanto, el análisis de las cargas administrativas.

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

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

b) En el apartado «Objetivos que se persiguen» se sugiere una redacción más escueta en la descripción de estos objetivos, pudiendo extenderse en el apartado correspondiente del cuerpo de la MAIN, sugiriéndose a estos efectos, por ejemplo, en el párrafo segundo, eliminar por innecesario en ese apartado, el inciso entre paréntesis.

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

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

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

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

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

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

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

Comunidad de Madrid» por «Informe del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid».

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

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

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

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

Se acepta las sugerencias citadas anteriormente en apartados a), b), c), d), e), f) y se adapta el texto de la MAIN según lo indicado.

Respecto al apartado g), revisada la ley 20/1998, de 27 de noviembre, se confirma que la referencia correcta es la disposición adicional cuarta y no tercera.

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

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

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

Se acepta la observación y se adapta el texto conforme lo indicado.

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

c) En el subapartado 4.a), que se refiere al contenido del proyecto normativo, se sugiere sustituir el primer párrafo por «El proyecto consta de una parte dispositiva, integrada por un artículo único con cinco apartados, una disposición derogatoria única y una disposición final única».

Se acepta la sugerencia y se añade la palabra “única” a la disposición derogatoria.

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

Se acepta la sugerencia y se sustituye la transcripción completa de los artículos por una exposición de su contenido fundamental.

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

Conforme a lo indicado, se elimina el primer párrafo del apartado 5 de la MAIN.

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

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



Se incluye la cita a los artículos 14 ter y quater en el apartado dedicado a la Ley 20/1998, de 27 de noviembre y se elimina la mención del Decreto 5/2024, de 10 de enero.

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

El informe de impacto por razón de género se solicita a la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con el artículo 7.3.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y el artículo 9.1.b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

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

Se acepta la observación y se incluye la cita del artículo mencionado en la evaluación *ex post*.

3.2) En lo referente a la tramitación se formulan las siguientes observaciones:

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

Se procede a su actualización.

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

Además, se sugiere organizar la exposición de los informes solicitados distinguiendo los informes preceptivos solicitados simultáneamente y lo que se solicitarán en un momento posterior de la tramitación, todo ello, teniendo en cuenta que, de acuerdo con el artículo 8.4. del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, «la solicitud de informes preceptivos, incluido el informe



de coordinación y calidad normativa, así como los estudios y consultas que se estimen convenientes se realizará de forma simultánea, salvo los informes que en su caso deban emitir la Abogacía General y/o la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid». Además, de conformidad con el artículo 8.5 del citado decreto, el informe de la Secretaría General Técnica de la consejería proponente se emite, en todo caso, después de realizado los de audiencia e información pública, y con carácter previo a la solicitud en su caso del informe a la Abogacía General.

Se acepta la sugerencia, se realiza una revisión general de la redacción y organización del subapartado 9.2 de la MAIN.

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

Se revisa y corrige el inciso final del párrafo.

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

Se procede a indicar la remisión al apartado de la MAIN donde se analizan.

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

Se acepta la sugerencia y se realizan las modificaciones propuestas.

(vi) Con relación al Informe del Consejo Consumo de la Comunidad de Madrid, se sugiere precisar que se solicita de acuerdo con el artículo 28.2.b) de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid, y del artículo 4.1.e) del Decreto 1/2010, de 14 de enero. Y, respecto del Informe Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, se sugiere concretar que se solicita de conformidad con el artículo 2.c) del Decreto 103/1996, de 4 de julio, por el que se crea el Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Además, debe tenerse en cuenta que ambos informes se solicitan junto los demás informes preceptivos, salvo el Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda,

Transportes e Infraestructuras, el informe de la Abogacía General y del dictamen de la Comisión Jurídica Asesora, que se solicitan en momento posterior.

Se aceptan lo sugerido y se adapta el texto conforme a lo indicado.

(vii) Respecto del Informe de la Abogacía General, se sugiere completar la cita normativa con el artículo 4.1 a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.

Se acepta la sugerencia completando la cita normativa.

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

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

Se confirma que no se aprecia la existencia de un impacto presupuestario en materia de ingresos por lo que se estima no necesario el informe de la Dirección General de Tributos.

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

A este respecto, se indica que se está dando contenido a este apartado conforme se van recibiendo en este centro directivo los informes emitidos.

– El **Comité Madrileño del Transporte por Carretera** de la Comunidad de Madrid, mediante escrito de 15 de octubre de 2025, informa de las siguientes alegaciones, realizadas por la Asociación Gremial de Autotaxi (AGATM) y la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), integrantes ambas de la Sección de Transporte Público de Viajeros en Vehículo Turismo.

- La **AGATM** manifiesta que *“Respecto de los nuevos adhesivos propuestos, queremos indicar que los vehículos VTC actuales tienen en su parte delantera la matrícula de color blanco y no azul, razonándose en su momento, para que no fueran identificados en la prestación de su servicio por el posible viandante o potencial cliente, recogido fraudulentamente a “mano alzada” como si de un taxi se tratara. Del mismo modo, y por la misma razón, actualmente la pegatina*



*delantera es considerablemente más pequeña que la posterior. Por lo tanto, entendemos que la identificación del nuevo diseño para la parte delantera, no debería ser de dimensiones superiores a los actuales, para así evitar el fraude y la picaresca tanto por parte del cliente como por parte del conductor de VTC”.*

A este respecto, hay que señalar que los distintivos delanteros identificativos propuestos en el proyecto no presentan una diferencia de tamaño sustancial respecto a los actualmente utilizados (forma rectangular actual de medidas 4 x 8,4 cm, forma circular propuesta, de medidas 8,4 x 8,4 cm), por lo que no puede razonablemente estimarse que su implementación vaya a inducir la captación de clientes mediante señal manual en vía pública, propia de la actividad de transporte urbano en vehículos autotaxi.

Así, una reducción en las dimensiones del distintivo delantero no constituiría una medida eficaz para prevenir conductas fraudulentas o prácticas irregulares. Debe recordarse que la finalidad principal de dichos distintivos es permitir la identificación de los vehículos VTC autorizados por la Comunidad de Madrid frente a los procedentes de otras Comunidades Autónomas, es decir, no están diseñados para atraer clientes sino para identificar el tipo de servicio, facilitando con ello las labores de control y supervisión por parte de los agentes de inspección.

En definitiva, se estima que el diseño de unos distintivos con dimensiones más reducidas no alteraría el comportamiento del cliente y se considera que las dimensiones propuestas son las adecuadas para permitir a los servicios de control identificar rápidamente si un vehículo está operando como VTC y contribuir con ello a la transparencia del servicio. En este contexto, se logra una mayor eficacia en la lucha contra la captación ilegal mediante la aplicación de sanciones y la realización de campañas informativas.

- En segundo lugar, la AGATM manifiesta que *“En relación al acceso a la profesión de conductor de VTC y, a fin de no generar agravios comparativos con otros operadores que realizan su trabajo también en ámbito urbano, sería de vital importancia exigirles el título de ESO o conocimientos similares”.*

A este respecto, debe señalarse que no constituye objeto del presente proyecto normativo la modificación ni la introducción de nuevos requisitos de acceso a la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor. Dichos requisitos se encuentran regulados en el artículo 3 del Decreto, entre los cuales, se incluye la superación de una prueba específica de conocimientos, que garantiza la calidad del servicio mediante la acreditación de competencias en diversas materias, tales como el conocimiento y uso de la lengua castellana (gramática,

léxico y comprensión), la atención al cliente y accesibilidad para personas con discapacidad, menores de edad y animales de compañía; primeros auxilios así como normativa reguladora de los servicios de transporte público en vehículos de arrendamiento con conductor.

- En tercer lugar, la AGATM alega, en relación con el artículo 8 bis. Incremento precio, manifiestan que debería establecerse obligatoriamente un precio mínimo que cubriera los gastos de explotación para no crear competencia desleal entre distintas empresas o entre empresas y autónomos que no pudieran soportar trabajar por debajo de los precios de mínima rentabilidad. Al igual que se establece un “precio base”, se puede establecer con criterios similares un precio mínimo de explotación.

Respecto de esta cuestión, cabe manifestar que, es aplicable el régimen general establecido en el artículo 14 ter apartado 1 de la Ley 20/98, de 27 de Noviembre, donde se señala que “La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, a los efectos de la legislación de los transportes por carretera, tendrá la consideración de transporte público discrecional de viajeros y sus precios no estarán sujetos a tarifas administrativas”, por lo que no es posible el establecimiento de precios mínimos a esta actividad.

- Por su parte, la **FPTM** realiza las siguientes alegaciones:

*“La verdadera atención a las necesidades de las personas con movilidad reducida pasa, no solo por facilitar que los titulares de VTCs puedan disponer de vehículos de etiqueta C y dotarse de los signos distintivos suficientes, sino por garantizar que dichos vehículos se utilizan para el fin público al que deben servir: el transporte de personas de movilidad reducida”.*

Por esta razón, considera la asociación que, *“para garantizar y agilizar tanto su cumplimiento como su comprobación, es necesario que se introduzca como un requisito para el mantenimiento de la autorización VTC, el acreditar el cumplimiento de los servicios mínimos de un 10 por ciento de los trayectos realizados de manera anualizada, lo cual se deberá acreditar en su correspondiente visado”.*

En relación con lo anterior, hay que señalar que no puede confundirse el cumplimiento de los requisitos previos para obtener autorizaciones con las obligaciones derivadas del ejercicio de la actividad. Así, los requisitos exigidos a los vehículos en el artículo 4 apartado 5 del Decreto tienen naturaleza habilitante y su cumplimiento es indispensable para que la Administración conceda la autorización. Esta previsión normativa se configura como una obligación de disponibilidad de medios materiales (vehículos adaptados), y no una condición de prestación efectiva de servicios adaptados como requisito para el otorgamiento o visado de autorizaciones.

Por otro lado, el control de la actividad se realiza una vez otorgada la autorización, y tiene por objeto verificar el cumplimiento de las condiciones de explotación del servicio. Por lo tanto, el control sobre la efectiva prestación de servicios en vehículos adaptados corresponde a las funciones de inspección y supervisión administrativa, en el marco del régimen sancionador aplicable, pero no puede erigirse como requisito previo ni condicionante para la concesión de autorizaciones.

Esta distinción entre los requisitos exigibles para el otorgamiento de autorizaciones y las condiciones de control posterior de la actividad (a través de distintas herramientas como son el registro telemático de servicios, las inspecciones periódicas y, en su caso, la aplicación del régimen sancionador) es esencial desde el punto de vista jurídico y administrativo.

Por último, la FPTM alega que "[...] son las plataformas de intermediación, quienes, con un menor coste y mayor precisión, pueden i) evitar la realización de servicios ilegales, ii) proteger los derechos de los usuarios PRM y iii) garantizar la aplicación de precios no abusivos.

Por tanto, consideramos imprescindible modificar el art. 10 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, adicionando las letras d) a h) en el siguiente sentido,

#### *Artículo 10. Derechos de las personas usuarias*

*A los efectos de salvaguardar los derechos de las personas usuarias de este tipo de servicios, las empresas con las que se realiza la contratación de los mismos deberán:*

*d) garantizar en todo momento que la asignación de servicios se realiza para un vehículo autorizado para el tipo de trayecto solicitado.*

*e) garantizar en todo momento que la asignación de servicios para PMR por orden de entrada de la demanda, de forma que la primera solicitud de servicio formulada por una persona usuaria es la que se asignará en primer lugar a un vehículo disponible que preste servicio en las inmediaciones de su ubicación y así sucesivamente, sin que se puedan establecer criterios comerciales o de otro orden para seleccionar los servicios a asignar.*

*f) Garantizar la posibilidad a los usuarios de optar por una tarificación individualizada o una tarificación estándar y anonimizada al crear su perfil y de poder modificar dicha opción de manera recurrente.*

*g) Publicar en su página web, los períodos de alta demanda acaecidos, manteniendo los mismos durante el plazo de un año.*

*h) Facilitar, en el caso de aplicar un suplemento por alta demanda, el precio base y la comparación con el precio base medio de los servicios en un trayecto equivalente en el mismo horario. Contar a disposición de los usuarios, en términos accesibles y comprensibles, los precios base la descripción de las variables que determinan el funcionamiento del algoritmo de fijación de precios (tanto si totalmente anonimizado como si responde a un perfil de usuario).*

*i) Remitir de manera anualizada un informe a la Administración con los supuestos de alta demanda ocurridos y los mecanismos utilizados para evitar los supuestos de abuso.*

*j) Someter dicho informe a auditoría independiente que evalúe la integridad y exactitud de la información proporcionada, cuando así lo requiera la Administración”.*

La presente modificación del Decreto responde a un propósito definido, orientado principalmente a la mejora de aspectos técnicos y operativos. Se estima que la regulación de las plataformas de intermediación requiere un desarrollo normativo específico y riguroso que permita abordar con la profundidad necesaria todas las cuestiones que dicho ámbito plantea.

En cuanto a la regulación relativa a las situaciones excepcionales de alta demanda de servicios, la FPTM manifiesta que cualquier límite cuantitativo en la fijación de tarifas está necesariamente abocado al fracaso por cuanto es imposible para el consumidor conocer los precios de base con los que operan los algoritmos y poder comparar. Es necesario por ello disponer de dichos precios base, lo cual, requiere, a su vez, de la capacidad de establecer tarifas no personalizadas o anonimizadas.

Respecto de la alegación formulada cabe destacar que no es posible establecer tarifas específicas a la actividad de arrendamiento con conductor, ya que, conforme lo dispuesto en el artículo 14 ter apartado 1 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, tendrá la consideración de transporte público discrecional de viajeros y sus precios no estarán sujetos a tarifas administrativas.

#### **– Informe de las secretarías generales técnicas de las consejerías**

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, mediante escrito de 8 de octubre de 2025, indica que, a la vista de las competencias afectadas, no se formulan observaciones.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, mediante escrito de 9 de octubre de 2025 informa que, Una vez examinado el proyecto de Decreto, se

comunica que por esa Consejería no se formulan observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial y de atribuciones de la misma.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Educación, Ciencia y Universidades, mediante escrito de 9 de octubre de 2025, manifiesta que, una vez revisado el proyecto, no se formulan observaciones en cuanto a su adecuación al orden competencial.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad, mediante escrito de 14 de octubre de 2025, informa que no tiene observaciones que realizar en cuanto a la adecuación del decreto al orden competencial y de atribuciones establecido en los diferentes decretos de estructura.

En todo caso se observa que no aparece en la ficha de resumen ejecutivo de la Memoria Ejecutiva del Análisis de Impacto Normativo ninguna mención a la derogación expresa del 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 encuentra domiciliada en la Comunidad de Madrid. Dado que se trata de uno de los elementos que sustentan la modificación del Decreto parece aconsejable su mención en dicha ficha.

Se tiene en cuenta dicha observación, se contempla una mención expresa en la MAIN a la derogación del Decreto 101/2016, de 18 de octubre.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Digitalización, mediante escrito de 15 de octubre de 2025, informa que, consultadas las direcciones generales y organismos dependientes, no se realizan observaciones al contenido de la norma.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Juventud, Familia y Asuntos Sociales, mediante escrito de fecha 15 de octubre de 2025, informa que no formula observaciones al mismo.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, mediante escrito de 17 de octubre de 2025, manifiesta se traslada el informe emitido por la Dirección General de Economía e Industria, y se comunica que esta Secretaría General Técnica no formula observaciones.

- La Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, de 13 de octubre de 2025, informa que, una vez consultados los centros directivos de esta Consejería, no se formulan observaciones al texto del mismo.

Por otro lado, la Secretaría General Técnica de esta Consejería, manifiesta también, mediante informe de 10 de octubre de 2025, que el Decreto 5/2024, de 10 de enero, que pretende modificarse a través del proyecto normativo remitido, no fue informado por el Consejo de Medio Ambiente y que tampoco se formularon, por parte de esta consejería, observaciones al respecto. En cuanto a la modificación que pretende operarse afecta, entre otras cuestiones, a una serie de vehículos clasificados según el distintivo ambiental determinado por el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, por tanto, normativa estatal en materia de tráfico, de aplicación obligatoria. No obstante, lo anterior, y para el caso de que por parte de esa Secretaría General Técnica se siga estimando oportuno recabar el informe solicitado, se indica la necesidad de que dicha solicitud se realice en una fase procedimental posterior, una vez realizado los trámites de audiencia e información pública, y antes de recabar el informe de la Abogacía General, con el fin de que el Consejo de Medio Ambiente pueda informar una versión del proyecto normativo más cerrada en cuanto a su contenido.

Se acepta lo indicado y el informe del Consejo de Medio Ambiente se recabará una vez realizados los trámites de audiencia e información pública.

– La Comisión Permanente del **Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid**, mediante escrito de 21 de octubre de 2025, valora que el proyecto evaluado tendrá un efecto positivo en los consumidores y usuarios, por lo que informa favorablemente el proyecto de decreto.

– El **Consejo Asesor de Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid**, mediante escrito de 27 de octubre de 2025, informa de lo siguiente.

1) Observaciones del representante de la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), en calidad de entidad experta del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad:

En primer lugar, manifiesta que, [...] 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.

Por dicho motivo proponen incluir en el apartado 5 del artículo 4 la referencia a la Ley 2/2015, de 10 marzo, Ley de acceso al entorno de personas con discapacidad con perros de asistencia de Madrid, quedando el apartado de la siguiente manera:

*“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*”.

La inclusión en el artículo mencionado, que se refiere exclusivamente a “*los vehículos adaptados que las empresas están obligadas a disponer*” podría inducir a pensar que únicamente dichos vehículos adaptados deben permitir el acceso de perros de asistencia, cuando las obligaciones de acceso de las personas con discapacidad acompañadas de perros guía a los distintos transportes de uso público vienen determinadas en la normativa específica en la materia, es decir, en el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, junto con sus desarrollos reglamentarios, y, en el ámbito autonómico, en mencionada la Ley 2/2015, de 10 de marzo, de Acceso al Entorno de Personas con Discapacidad que Precisan el Acompañamiento de Perros de Asistencia.

2) Observaciones del representante de la Asociación de Parálisis Cerebral de Madrid (ASPACE), en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad:

- Sugieren un incremento en la dotación mínima, por considerar que la actual podrá ser insuficiente para dar respuesta a la demanda actual de vehículos adaptados, y proponen la siguiente redacción del artículo 4.5:

«Los nuevos vehículos que, a partir del día 1 de enero de 2025, adquieran las personas titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, deberán ser adaptados para que puedan entrar, viajar y salir las personas en silla de ruedas, ~~hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público~~ hasta que dispongan de un mínimo de dos vehículos adaptados por cada diez que pongan a disposición del público».

En relación con la alegación presentada, se indica que la propuesta de modificar la proporción de vehículos adaptados (de uno por cada diez a dos por cada diez) es una cuestión que no constituye el objeto de la revisión normativa actualmente en curso. El decreto vigente estableció, tras el oportuno análisis y ponderación de las circunstancias, que la obligación de disponer de un vehículo adaptado por cada diez resultaba adecuada y equilibrada, garantizando la accesibilidad sin imponer cargas desproporcionadas a los titulares de autorizaciones VTC.

- 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, que tales autorizaciones conlleven alguna formación sobre los distintos perfiles de discapacidad para aquellos conductores que conduzcan un vehículo adaptado.

En relación con esta propuesta, cabe señalar que la Orden de 28 de marzo de 2025, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se regula la prueba para el ejercicio de la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor en la Comunidad de Madrid, ya contempla en su contenido un módulo específico sobre accesibilidad y servicio público. Dicho módulo incluye conocimientos relativos a la atención a usuarios con discapacidad, menores y animales domésticos, así como la normativa aplicable -entre ellas la Ley 5/2018, de 21 de diciembre, sobre acceso al entorno de las personas con discapacidad acompañadas de perros de asistencia- y nociones básicas de primeros auxilios. Por tanto, la formación solicitada se encuentra prevista en la regulación vigente.

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

A este respecto, se considera que no resulta viable incorporar en el proyecto de decreto la aplicación de un tipo reducido de IVA ni su exención, dado que la normativa autonómica carece de habilitación para ello. El principio de legalidad tributaria establece que la creación o modificación de beneficios fiscales debe realizarse mediante norma con rango de ley, no por vía reglamentaria.

3) Observaciones del 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.

- 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 C.

Se acepta la propuesta formulada y, en consecuencia, se ha incluido en el texto de la MAIN una previsión expresa para el seguimiento y evaluación periódica de la medida, un apartado dedicado a la evaluación ex post, con el fin de verificar su eficacia en el incremento de la flota de vehículos adaptados con etiqueta C.

- 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. Se propone redactar expresamente que la posibilidad de adscribir vehículos adaptados con etiqueta C no se limita a titulares con 10 o más autorizaciones y establecer un objetivo indicativo o incentivo para fomentar que todos los operadores dispongan al menos de un vehículo adaptado.

En relación con la alegación planteada, se considera que el articulado vigente ya establece con claridad la obligación para determinados titulares de disponer de vehículos adaptados, sin que ello suponga limitación alguna para que cualquier titular, con independencia del número de autorizaciones de que disponga, pueda adscribir vehículos adaptados. Precisamente para favorecer esta posibilidad, se prevé la excepción a la regla general relativa al distintivo ambiental, permitiendo que dichos vehículos adaptados puedan clasificarse con etiqueta C. Esta previsión busca equilibrar el derecho universal a la movilidad con el coste que implica la adquisición o adaptación de vehículos 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.

En relación con otros incentivos, la Dirección General, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2.4 del decreto (que establece que la Comunidad de Madrid promoverá que al menos el cinco por ciento de los vehículos de arrendamiento con conductor autorizados para transporte urbano sean adaptados), hará uso de instrumentos y fórmulas que ya existen, cuya determinación y regulación no corresponde al ámbito de este decreto. Por ello, los incentivos se articularán mediante mecanismos distintos, ajenos a la presente modificación normativa.

- Que el desarrollo de los nuevos distintivos se haga mediante orden o resolución técnica posterior, con participación del sector, para mejorar las especificaciones técnicas de los distintivos VTC, que recoja detalles de los elementos de seguridad y trazabilidad (códigos QR, hologramas, tinta UV, etc.) y un procedimiento para reposiciones seguras en caso de deterioro o pérdida.

En relación con la propuesta, se ha procedido a incorporar, en la propia exposición de motivos del proyecto de decreto y en el texto de la MAIN, las especificaciones relativas a los distintivos VTC, que serán distribuidos únicamente por canales autorizados, también en caso de deterioro o pérdida. Así, los distintivos incorporarán medidas específicas de seguridad -como número de serie único, diseño antifalsificación, soporte acrílico autoinutilizable, microtexto y holograma- y serán fabricados por empresas especializadas. Su distribución se realizará a través de canales

autorizados que garanticen trazabilidad, protección de datos y accesibilidad, sin que la entrega corresponda al órgano competente para otorgar las autorizaciones.

- La transformación de vehículos a versiones adaptadas y con etiqueta cero emisiones o ECO tiene un coste elevado, especialmente para operadores pequeños. Incluir una memoria económica específica que evalúe los costes promedio de adaptación, el tiempo estimado de entrega de vehículos y posibles ayudas públicas o incentivos fiscales.

En relación con la propuesta, se informa que en la MAIN se expone de manera razonada que, precisamente en atención al coste que supone la adquisición y transformación de los vehículos, así como a los plazos de fabricación y entrega, se ha incorporado la excepción que permite que los vehículos adaptados puedan clasificarse con distintivo ambiental C. Esta previsión constituye, por sí misma, un incentivo para fomentar la incorporación de vehículos adaptados por parte de los operadores. Asimismo, se señala que la regulación de ayudas públicas o incentivos fiscales no es objeto de esta modificación del decreto, sin perjuicio de que puedan articularse por otras vías.

- 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.

En relación con esta propuesta, se informa que el cumplimiento de la obligación prevista en el decreto es objeto de control por esta Dirección General mediante las actuaciones inspectoras correspondientes. Asimismo, en el trámite de visado de oficio de las autorizaciones, que se realizará en el año 2026 y, posteriormente, cada dos años, se verificará que los titulares mantienen todos los requisitos que motivaron su otorgamiento, entre los cuales se incluye la disposición de vehículos adaptados en la proporción establecida para quienes cuenten con diez o más autorizaciones. De este modo, se asegura el seguimiento periódico del cumplimiento normativo. Con independencia de ello, como se ha mencionado, se ha incluido en la MAIN un apartado específico dedicado a la evaluación ex post, que permitirá analizar el grado de cumplimiento y la eficacia de las medidas adoptadas en la modificación del decreto. Esta evaluación complementa las actuaciones inspectoras y el control mediante el visado periódico, proporcionando una visión integral sobre la incorporación de vehículos adaptados y asegurando que se alcanzan los objetivos previstos en materia de accesibilidad y movilidad.

### **-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”.

En cuanto a la modificación relativa a los precios, manifiesta que el concepto de “precio medio” puede generar disparidad de interpretación si no se establecen criterios de referencia comunes.

Respecto de esta cuestión se entiende que la redacción actual no genera conflictos de interpretación ya que hace referencia a trayectos equivalentes en el mismo horario tomando como referencia los últimos diez días en los que no hubiera habido ninguna situación excepcional, por lo que es fácilmente comprobable en caso de aplicación.

Por último, proponen añadir una cláusula para evaluación futura del impacto de la norma (transparencia y mejora continua), observación que sido tenida en cuenta al incluir en la propia MAIN un apartado dedicado a la Evaluación Ex Post.

## **10. EVALUACIÓN EX POST**

De conformidad con lo establecido en los artículos 3.4 y 7 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula el procedimiento de elaboración de disposiciones



normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, se prevé la realización de una evaluación ex post de la presente norma.

La evaluación tendrá como objetivo analizar el grado de cumplimiento de los fines perseguidos por la norma, su eficacia en la resolución de los problemas identificados en la fase de diagnóstico, y su impacto real sobre los destinatarios.

Metodología prevista. La evaluación se realizará mediante:

Indicadores cuantitativos de aplicación y cumplimiento.

Revisión de datos administrativos y estadísticas sectoriales.

Encuestas de percepción a usuarios y operadores afectados.

Análisis comparativo con el marco normativo anterior.

Plazo de evaluación

Se propone que la evaluación ex post se lleve a cabo en el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la norma, salvo que circunstancias excepcionales justifiquen su adelanto o prórroga.

**EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD**