

**INFORME DEL CONSEJO ASESOR DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD
RELATIVO AL PROYECTO DE DECRETO DEL CONSEJO DE GOBIERNO, POR EL
QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO EN AUTOMÓVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO
74/2005, DE 28 DE JULIO.**

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

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

1. Titular de la **Agencia Madrileña de Acción Social (AMAS)**.
2. Titular de la **Dirección General del Servicio Público de Empleo**.
3. Representante de la **Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE)**.
4. Titular de la **Dirección General de Humanización y Atención al Paciente**.
5. Titular del **Área de Normativa Técnica, Supervisión y Control** en representación de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.
6. Titular de la **Subdirección General de Centros de Educación Infantil, Primaria y Especial**.
7. Representante de **CCOO Unión Sindical de Madrid Región**.
8. Representante de la **Asociación Madrileña de Organizaciones de Parálisis Cerebral (ASPACE Madrid)**.
9. Representante de la **Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid (FAMMA Cocemfe Madrid)**.

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

1. Titular de la Agencia Madrileña de Acción Social, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
2. Titular de la Dirección General del Servicio Público de Empleo, en calidad del vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
3. Titular de la Dirección General de Humanización y Atención al Paciente, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

4. Titular del Área de Normativa Técnica, Supervisión y Control en representación de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.
5. Titular de la Subdirección General de Centros de Educación Infantil, Primaria y Especial, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

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

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

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

En mi calidad de vocal del Consejo Asesor de la Discapacidad, mediante el presente le hago llegar una consideración que debería contemplarse de alguna forma en el Reglamento.

Lamentablemente, llevamos una temporada en la que se está incumpliendo la legislación vigente que permite el acceso de perros guía a establecimientos y servicios públicos o de uso público. Ésta es una cuestión que he comentado en diferentes ocasiones a diferentes cargos de la Comunidad de Madrid y la hice constar en consulta pública, por lo que aprovecho para trasladarla también a través de este medio.

Adjunto archivo Word con la argumentación realizada por nuestros asesores jurídicos del Consejo General de la ONCE. Entiendo que en el artículo 31 del borrador de reglamento, junto con las letras e), f) y h), se debería contemplar la obligatoriedad de conocer y cumplir con la legislación existente, no solo la relacionada con estos vehículos y la de tráfico, sino aquella que afecta al acceso de los servicios públicos o de uso público a la ciudadanía.

INTRODUCCIÓN. - Mediante resolución de 30 de junio, el Director General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid acuerda someter a consulta pública previa el proyecto de decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, durante un plazo de 15 días hábiles a partir de la publicación de la consulta en Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid. Plazo que finaliza el día 29 de julio. Dentro del plazo concedido se formula las consideraciones siguientes:

El objetivo de la norma es, tras la declaración de nulidad del Decreto 35/2019, de 9 de abril, adaptar el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, adaptar el citado reglamento tanto a los cambios normativos habidos desde su publicación, en el año 2005, concretamente a las modificaciones de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de

Ordenación de los Transportes Terrestres, de aplicación supletoria, como al nuevo mercado del Transporte, recogiendo tanto el contenido del declarado nulo como adoptando nuevas medidas en relación con los titulares de las licencias de autotaxi y de sus vehículos.

- 1. El Artículo único del Decreto 35/2019 declarado nulo, introducía una Modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, regulando en su artículo 10 los Requisitos para la obtención de licencias. En la redacción contenida en el Decreto figuraba que para la obtención de licencias municipales de autotaxi es necesario cumplir los siguientes requisitos: a) Tener la nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio. b) Ser persona física, no pudiendo otorgarse las licencias de forma conjunta a más de una o persona jurídica con personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren, no pudiendo ser titulares de las mismas las comunidades de bienes. Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo debe formar parte de su objeto social de forma expresa, lo que se acreditará mediante los correspondientes estatutos. c) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas en la legislación vigente. d) Cumplir las obligaciones laborales y sociales exigidas en la legislación correspondiente. e) Disponer de los vehículos a los que han de referirse las licencias que deberán cumplir los requisitos previstos en el capítulo 3 de este reglamento y no superar la antigüedad exigida, en su caso, en la normativa estatal para poder tener adscrita una autorización de transporte público discrecional interurbano en automóviles de turismo. Estos vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación. f) Disponer del número de conductores que resulte pertinente conforme a lo dispuesto en el artículo 32, los cuales deberán reunir las condiciones que en el mismo se establecen. g) Tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que se puedan causar con ocasión del transporte. h) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A los efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular. i) No tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracciones a la legislación de transportes. j) Obtener simultáneamente la autorización de transporte público discrecional interurbano en automóvil de turismo, salvo que se den las circunstancias previstas en los números 2 y 3 del artículo siguiente.*
- 2. Uno de los motivos habituales de queja por parte de los usuarios de perro guía es la denegación de acceso al servicio, por el hecho del acompañamiento del perro, pese a que el uso de perro guía en ese medio de transporte figura reconocido en la Ley de acceso al entorno de personas con discapacidad con perros de asistencia de Madrid, Ley 2/2015, de 10 marzo, en cuyo preámbulo se incluye la declaración siguiente: En los últimos años se ha ido extendiendo progresivamente la ayuda con perros de asistencia a las personas afectadas no sólo por discapacidades visuales, sino también físicas, intelectuales o sensoriales de otro tipo, ya que suponen un importante apoyo para mejorar su autonomía personal y su calidad de vida. Al no estar contemplada esta situación por la normativa vigente en el ámbito de la Comunidad de Madrid, los usuarios de perros de asistencia ven como, en*

ocasiones, se les deniega la entrada a lugares y transportes públicos, lo que supone una limitación a su inclusión y participación social real y efectiva.

3. *Estos incidentes pueden ser calificados como delitos por discriminación por motivo de discapacidad y que sean juzgados por la vía penal tal como prescribe el artículo 510 y siguientes del código penal. El número 2 del artículo 510 redactado por el número dos del artículo único de la L.O. 6/2022, de 12 de julio, complementaria de la Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación, de modificación de la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal («B.O.E.» 13 julio), declara: 2. Serán castigados con la pena de prisión de seis meses a dos años y multa de seis a doce meses: a) Quienes lesionen la dignidad de las personas mediante acciones que entrañen humillación, menosprecio o descrédito de alguno de los grupos a que se refiere el apartado anterior, o de una parte de los mismos, o de cualquier persona determinada por razón de su pertenencia a ellos por motivos racistas, antisemitas, antigitanos u otros referentes a la ideología, religión o creencias, situación familiar, la pertenencia de sus miembros a una etnia, raza o nación, su origen nacional, su sexo, orientación o identidad sexual, por razones de género, aporofobia, enfermedad o discapacidad, o produzcan, elaboren, posean con la finalidad de distribuir, faciliten a terceras personas el acceso, distribuyan, difundan o vendan escritos o cualquier otra clase de material o soportes que por su contenido sean idóneos para lesionar la dignidad de las personas por representar una grave humillación, menosprecio o descrédito de alguno de los grupos mencionados, de una parte de ellos, o de cualquier persona determinada por razón de su pertenencia a los mismos.*
 4. *En aplicación del artículo 510 bis, una persona jurídica puede ser responsable de la conducta anterior.*
 5. *Lo que se solicita es un mandato a los poderes públicos para que se califique las conductas indicadas de la denegación de acceso de un perro guía a un vehículo como una conducta tipificada bajo el artículo 510 y siguientes del Código Penal, no como sanción administrativa. Para darle la relevancia que esta conducta tiene, debe incluirse en el desarrollo reglamentario, en el marco de los requisitos que han de cumplirse para la obtención de licencias para la realización de servicios de transporte de viajeros en automóviles de turismo, por parte de las empresas y conductores, que se acredite mediante certificado que ni la empresa, ni el conductor ha sido sancionado por un delito calificado como delito por discriminación por motivo de discapacidad, del 510.2 del Código Penal.*
2. OBSERVACIONES de la Representante de CCOO Unión Sindical de Madrid Región, en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

Consideraciones generales

La discapacidad debe tratarse desde un enfoque de derechos humanos, de inclusión y de extensión del bienestar y los derechos que lo hacen efectivo. Independientemente de que se trate de una discapacidad congénita o sobrevenida, la población con discapacidad es un grupo en situación de exclusión permanente y estructural, con serios problemas de acceso a bienes sociales básicos y al ejercicio regular de derechos fundamentales y libertades públicas.

Asimismo, hay que tener en cuenta la diversidad en materia de discapacidad, que es consecuencia de la interacción entre las deficiencias físicas, psíquicas, intelectuales o sensoriales a largo plazo, que suelen ser invisibles, así como del aumento de la prevalencia de la discapacidad con la edad.

Según la última base de datos del reconocimiento del grado de discapacidad de la Comunidad de Madrid, 389.827 personas en total tenían reconocida en esta Comunidad una discapacidad en el año 2021; 214.389 una discapacidad física, 108.339 psíquica, 51.916 personas una discapacidad sensorial.

La garantía de la accesibilidad universal es el eje que vertebra la inclusión de las personas con discapacidad, junto con la activación laboral a través de un empleo decente. Es un elemento transversal que garantiza derechos a las personas con discapacidad que sobrepasan su aplicación en un ámbito concreto. Transportes públicos accesibles además de favorecer la libertad de circulación de las personas con movilidad reducida mediante servicios de transportes seguros, cómodos y dignos; también facilitan la inclusión social plena de las personas con discapacidad en ámbitos como el laboral, sanitario, educativo, socio-cultural, etc.

El Real Decreto 1544/2007, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Establece en su artículo 8 que los ayuntamientos promoverán que al menos un 5% de las licencias de taxis correspondan a vehículos adaptados. En esta normativa aprobada hace 12 años, ya se contempla que, si este porcentaje no se cubre voluntariamente por los taxistas, los ayuntamientos tienen que facilitar con las ayudas que se consideren oportunas cumplir el porcentaje mínimo de licencias requeridas y exigir a las últimas licencias que se concedan que su taxi sea accesible.

Si bien el plazo de 10 años que se contemplaba en la citada norma expiró en 2017 y en su momento produjo incremento de los vehículos adaptados, en estos últimos años se ha producido un deterioro del servicio debido a una nula fiscalización del grado de cumplimiento del porcentaje mínimo de taxis accesibles para los municipios.

Asimismo, se hace necesario mayor concreción normativa en cuanto a la instalación e inspección de las adaptaciones y equipamientos específicos, que también deben incluir las adaptaciones para personas con discapacidad sensorial o intelectual y tratar de evitar la desaparición de licencias de taxi adaptado al cambiar de vehículo.

Debe también tenerse en cuenta que este servicio de transporte a personas con movilidad reducida a través de vehículos adaptados también debe comprender una atención individual, ya que este servicio específico requiere de un trato personalizado con cada persona usuaria. Por ello, los conductores o conductoras de estos vehículos deben no solo dedicarse al transporte de personas, sino también atender otras funciones como asistencia y ayuda al acceso y descenso del vehículo, acompañamiento desde y hasta la acera, anclaje de la silla de ruedas y colocación del cinturón de seguridad.

Por último, si bien es previsible que tras la sentencia nº 1208/2022 de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de fecha 29 de septiembre de 2022, no prosperen los dos recursos aún pendientes sobre el Decreto 35/2019, de 9 de abril, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, parece contraproducente a la hora de plantear una modificación normativa no esperar a su resolución.

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

Respecto del texto propuesto para observaciones, queremos compartir con el Consejo Asesor que:

Constatamos que se ha incorporado ya, en el artículo 45.1 b, la propuesta que habíamos realizado en una fase previa de participación: "Estos medios de contratación serán accesibles a las personas con discapacidad".

Asimismo, celebramos que el artículo 31, prevea requisitos exigentes para la obtención del permiso para ejercer la profesión, ya que entendemos que quedará mejor garantizada la seguridad para los usuarios de los servicios.

4. OBSERVACIONES de la Representante de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid (FAMMA Cocemfe Madrid), en calidad de vocal del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad.

Desde Famma Cocemfe Madrid, hemos recibido por parte de su Subdirección la solicitud para realizar aportaciones en referencia al Proyecto de Decreto, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, en relación al mismo, y una vez analizadas las modificaciones especificadas en el documento, queremos manifestar nuestra total disconformidad e insuficiencia en de las mismas al no estipular ninguna mención a los Eurotaxis.

Desde nuestra Federación hemos denunciado públicamente la disminución del número de Eurotaxis desde la modificación de las condiciones a los taxis convencionales con el fin de potenciar la adquisición de vehículos eléctricos, de 0 emisiones o ECO. Esta medida que a todas luces parecía positiva para impulsar la compra de vehículos eléctricos, ha propiciado el descenso del número de Eurotaxis. La creciente disminución de este servicio ha propiciado que la oferta de Eurotaxis no sea la suficiente.

La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible obliga a la compra de vehículos ECO o 0 emisiones, lo que ha provocado que la homologación de los vehículos disponibles para el servicio

de Eurotaxis no está resultando eficaz al no ser posible adaptar los vehículos que hasta ahora prestaban este servicio y los taxistas abandonan el Eurotaxi para volver al taxi convencional.

Esta normativa interfiere en el avance del aumento de vehículos para personas con movilidad reducida, de tal manera que estos coches a combustión no podrán circular en Madrid más allá del 31 de diciembre de 2024. La consecuencia es que el taxista decide renovar la licencia a un taxi convencional antes que inclinarse por un Eurotaxi debido al mayor coste de mantenimiento que este último conlleva.

La Federación solicita una moratoria de la aplicación de la Ordenanza para que se amplíen los plazos porque no hay posibilidad de que, en 2025, toda la flota de vehículos adaptados sean ECO o 0 emisiones debido a las dificultades de adaptación que presentan los actuales modelos existentes. Además, todavía no existen vehículos eléctricos adaptados que sean económicos, con tiempos de recarga bajos y con una autonomía de circulación equiparable a la de un automóvil de combustión. Por lo tanto, la entrada en vigor de esta nueva Ordenanza ocasiona que, si ya se está haciendo efectiva la reducción de Eurotaxi, el resultado sea su progresiva desaparición.

Según los datos publicados en el portal de transparencia del Ayuntamiento de Madrid, a día de hoy, de los 476 Eurotaxi, solo 15 de ellos tienen el distintivo ambiental, 0 emisiones o ECO, siendo los 461 restantes correspondientes al distintivo C o B, lo que refuerza la denuncia de FAMMA a la imposibilidad de que antes de 2025, todos los Eurotaxi cumplan con la normativa ambiental establecida.

Por lo que consideramos que, en este reglamento, se debería de reflejar una moratoria que permitiese a los Eurotaxi poder seguir prestando sus servicios hasta que exista una posibilidad real y técnica de que los vehículos adaptados puedan ser todos 0 emisiones, ECO o eléctrico

En Madrid, a fecha de firma

**LA SECRETARIA DEL CONSEJO ASESOR
DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD**