



Dña M.ª Teresa Barcons Marqués  
Secretaria General Técnica  
Consejería de Vivienda, Transportes e infraestructuras

Madrid, a fecha de la firma

**Informe al “Proyecto de Decreto 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”**

En relación con el tema referenciado y dentro del plazo conferido a tal efecto, desde el CMT se emite el presente informe integrado por las propuestas presentadas por dos de las tres asociaciones de la sección de transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT) del departamento de viajeros, el resto de asociaciones que forman parte del citado departamento como las del departamento de mercancías no han presentado ninguna observación al anteproyecto

**Departamento de Viajeros**  
**Sección de Transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT)**

➤ **Asociación Gremial del Autotaxi-(AGATM)**

- 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.

- En relación al artículo 8 bis. Incremento precio



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.

3. 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.

➤ **Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM)**

#### **ALEGACIONES**

1. Preliminar.

La Federación Profesional del Taxi de Madrid agradece la oportunidad de contribuir al trámite de audiencia de esta modificación normativa. Desde este Federación creemos que el Proyecto de Decreto requiere de una serie de correcciones para poder lograr verdaderamente los fines que se persiguen y que resultan del todo necesarios. En particular, en dos aspectos: i) garantizar el cumplimiento de las normas de accesibilidad por parte de las VTC's ii) reforzar los derechos de los consumidores.

2. La visibilidad, integración y, sobre todo, utilización de las VTCs adaptadas.

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.

Como conoce la Consejería, es frecuente que los vehículos adaptados, por su mayor tamaño, se utilicen para realizar trayectos con mucho equipaje, para más de 4 pasajeros, como suele ocurrir en determinados viajes a los aeropuertos y estaciones ferroviarias, viajes que suelen resultar, además, especialmente rentables.

Se puede observar que en las distintas plataformas de contratación de VTC, este tipo de vehículos los denominan VAN, XL, Group, que, por su mayor tamaño, son los vehículos en donde estarían encuadradas los vehículos



adaptados, su precio siempre es el doble que un vehículo de 4 plazas. Por consiguiente, los usuarios que vayan a utilizar este tipo de vehículos, van a pagar como mínimo el doble que otro usuario sin discapacidad.

The first screenshot shows a map from Google Maps with a route from 'Calle del P... → Plaza del...' in Madrid to 'Plaza del Marqués de Salamanca'. It lists several vehicle types with their estimated arrival times and fares:

Vehículo	Tiempo (min)	Fare (€)
Bolt	4 min	9,45 €
Comfort	4 min	11,70 €
XL	13 min	29,15 €
Booster Seat	15 min	14,45 €
Chófer		

The second screenshot shows a map of Madrid with a recommended route for Cabify. It includes options like 'Extra Comfort' and 'Group'.

The third screenshot shows a comparison of fares for different vehicle types in Madrid:

Vehículo	Tiempo (min)	Fare (€)
UberX	2 min	10,97 €
Green	5 min	10,97 €
Share	5 min	9,87 €
Van	10 min	22,48 €

Carece de lógica jurídica otorgar mayores facilidades a los vehículos VTC adaptados y no imponerles ninguna exigencia en contraprestación.

Esta Federación no ignora que la comprobación de estos requisitos exige de una labor por los equipos de inspección de la Comunidad cuya carga de trabajo actual supera con creces a los medios disponibles. Por esta razón, para garantizar y agilizar tanto su cumplimiento como su comprobación, consideramos necesario **que se introduzca como un requisito para el mantenimiento de la autorización VTC, lo cual se deberá acreditar en su correspondiente visado.**

Por ello, proponemos la siguiente adaptación del artículo 2 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, apartado primero (en negrita las adiciones):



## **Artículo 2. Requisitos para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones**

1. Para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor previstas en el artículo 14.ter.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, los solicitantes deberán 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 o jurídica, siempre que, en este último caso, sus estatutos recojan de forma expresa que la realización de transporte público de viajeros en vehículo turismo forma parte de su objeto social.  
No podrán otorgarse las autorizaciones de forma conjunta a más de una persona física, ni a comunidades de bienes u otras formas societarias que no diferencien su patrimonio del de sus integrantes.
- c) Disponer de los vehículos turismo, a los que han de referirse las autorizaciones, en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo, que deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 4 de este reglamento.
- d) Contar, al menos, con un número de conductores igual o superior al 75 por ciento de las autorizaciones en alta, los cuales deberán cumplir las condiciones establecidas en el artículo siguiente.
- e) Tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que se puedan causar a las personas viajeras con ocasión del transporte.
- f) Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato de transporte. A los efectos del cumplimiento de este requisito se deberá comunicar la dirección de correo electrónico de que dispone el titular.
- g) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas en la legislación vigente.
- h) Cumplir las obligaciones laborales y sociales exigidas en la legislación vigente.  
En los casos previstos en las letras g) y h) anteriores, se considerará que se cumple el requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.
- i) No tener pendiente de pago sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones firmes en vía administrativa por infracción a la normativa de transportes.
- j) **En el caso de vehículos adaptados, acreditar el cumplimiento de los servicios mínimos de un 10 por ciento de los trayectos realizados de manera anualizada.**



- k) Realizar el visado periódico bienal de las autorizaciones de ámbito nacional, acreditando el mantenimiento de las condiciones exigidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, **así como el requisito de servicios mínimos en el caso de VTCs adaptadas.**

3. Necesidad de reforzar los derechos de los consumidores para garantizar la correcta prestación del transporte urbano, como el transporte adaptado y la transparencia en precios para evitar los abusos.

Como establece el proyecto de Decreto, un mecanismo para evitar que se realicen trayectos urbanos por VTCs que carecen de habilitación para prestar ese servicio, pasa necesariamente por la utilización de signos distintivos que permitan fácilmente desde el exterior detectar aquellos vehículos que no pueden prestar estos servicios urbanos.

Del mismo modo, un modo de facilitar el acceso a vehículos PMR es facilitar el abanico de vehículos disponibles para su adaptación, permitiendo que estos vehículos sean etiqueta C.

Igualmente, establecer un límite a las subidas de precios puede parecer un mecanismo razonable para evitar los abusos a los consumidores en situaciones de especial vulnerabilidad.

Ahora bien, desde una perspectiva puramente causal, en la cadena lógica de hechos, es evidente 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.

En efecto, tal y como ya sucede con las plataformas de intermediación para alquiler turístico, que no pueden publicitar los servicios de aquellos alojamientos que carezcan de un código de registro, se debería garantizar que únicamente se asignan trayectos urbanos a quienes efectivamente disponen de una autorización válida para tal servicio.

Del mismo modo, se debe garantizar que los usuarios con movilidad reducida son atendidos por estricto turno de solicitud, evitando el arbitraje con dichos vehículos asignando los trayectos en función de su rentabilidad, en lugar de la necesidad del consumidor.

Por último, de nada sirve establecer un límite de un 75% del precio base, cuando dicho precio base, permanece oculto a los consumidores. Como pone de **COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**



relieve la memoria de la norma existe una problemática evidente derivada del opaco funcionamiento de los algoritmos de fijación de precios de las grandes plataformas digitales. Problemática quedó patente durante el apagón eléctrico que afectó a gran parte de España el pasado 28 de abril de 2025. A pesar de la prohibición vigente de incrementar precios en contextos de emergencia, diversas plataformas de VTC aprovecharon la situación para aplicar subidas tarifarias abusivas, vulnerando la normativa recientemente estatal y autonómica.

Desde esta Federación consideramos 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.

No se trata, en realidad, de la imposición de cargas para la plataforma, sino de **garantizar los derechos de los consumidores**, quienes, cuando contratan un servicio a través de una de estas, asumen lógicamente, que el servicio es legal, que se les atiende por estricto turno de llegada y que se les ofrece un precio de mercado.

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, en negrita los preceptos que se propone incluir:

#### **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:

- a) Contar con una línea telefónica activa de atención al usuario mediante la que este podrá ponerse en contacto con la empresa cuando lo precise.
- b) Los vehículos deberán llevar las hojas de reclamaciones exigibles conforme a la normativa en vigor en materia de consumo y, en el interior de los mismos, deberá exhibirse de forma visible un cartel informativo con la siguiente leyenda «Existen hojas de reclamaciones a disposición del consumidor».
- c) Contar, para las personas con discapacidad, con un medio accesible de comunicación vía web y con un número de atención telefónica accesible a través de texto.
- 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.

Ambas asociaciones solicitan se tengan por presentadas las alegaciones y, tras su estudio, se tengan en cuenta.

Secretaria del CMTC