



INFORME SOBRE LA REVISIÓN DE TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXI DE MADRID

A. INTRODUCCIÓN

Las Tarifas de Taxi y su Regulación Jurídica

La Sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional declara nulos determinados artículos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que regulan el transporte urbano de viajeros al considerar que la regulación de los transportes urbanos por el Estado comportaba una extralimitación competencial. Para evitar el vacío normativo a raíz de la mencionada sentencia se promulga la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que regula el transporte urbano de viajeros y establece su coordinación con la regulación existente en el interurbano.

En el capítulo III de la Ley 20/1998 se encuentra la primera referencia al establecimiento de los precios del servicio en el artículo 13 que, en su apartado primero, indica: "La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros."

El artículo 13 tiene su desarrollo en el artículo 38 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, que en su apartado primero indica que: "El régimen tarifario aplicable a los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, se propondrá por los municipios al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las asociaciones representativas de los titulares de licencias de autotaxi con implantación en su territorio".

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) es una entidad corporativa concebida como órgano de representación y colaboración de las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte con la Administración que sirve de cauce de participación integrada del sector del transporte en las funciones públicas que le afectan. El Ayuntamiento, de acuerdo con el artículo citado del Reglamento, está obligado a consultar a las asociaciones representativas del Taxi, como expresamente también indica la Ordenanza Reguladora del Taxi en su artículo 48: "El régimen tarifario aplicable a los servicios de autotaxi, se propondrá por el Ayuntamiento de Madrid al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las Asociaciones representativas de los titulares de licencias".

La Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid ha aprobado la nueva composición del Comité Madrileño de Transporte por Carretera para el cuatrienio 2018-2021. La Sección de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo, en la que participa el Sector del Taxi, ha quedado configurada del siguiente modo:

- Federación Profesional del Taxi: 41,30 %



- Asociación Gremial de Autotaxi: 31,17%
- Asociación Élite Taxi Madrid: 13,27%
- Asociación Madrileña del Taxi: 8,26 %

Por otro lado, la Comunidad de Madrid, como responsable del control metrológico del Estado en la fase de comercialización y puesta en servicio de los aparatos taxímetros, requiere al Ayuntamiento para que las tarifas del servicio de taxi se establezcan con criterios metrológicos de acuerdo con la "Guía de cuestiones a tener presentes en la definición de tarifas" elaborada por el Centro Español de Metrología.

Estas cuestiones llevadas a la práctica implican que cada tarifa debe configurarse con un único precio de inicio del servicio (bajada de bandera), un recorrido antes del primer salto o tiempo equivalente, un único precio kilométrico y un único precio horario. Teniendo en cuenta lo anterior y considerando lo dispuesto en la Ordenanza sobre los requisitos técnicos exigidos a los módulos luminosos, el máximo de tarifas admisible es de nueve.

B. PROPUESTAS INICIALES DEL AYUNTAMIENTO

1. Eliminar la referencia a las extintas zonas A y B

En el cuadro tarifario actual, existe una cuantía máxima por recogida de servicios concertados con la siguiente configuración:

*"CUANTÍA MÁXIMA POR LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS POR TELÉFONO,
RADIOEMISORA O MEDIOS TELEMÁTICOS*

- *Con recogida del viajero en la zona A.....hasta 5 euros*
- *Con recogida del viajero en la zona B.....hasta 8 euros*

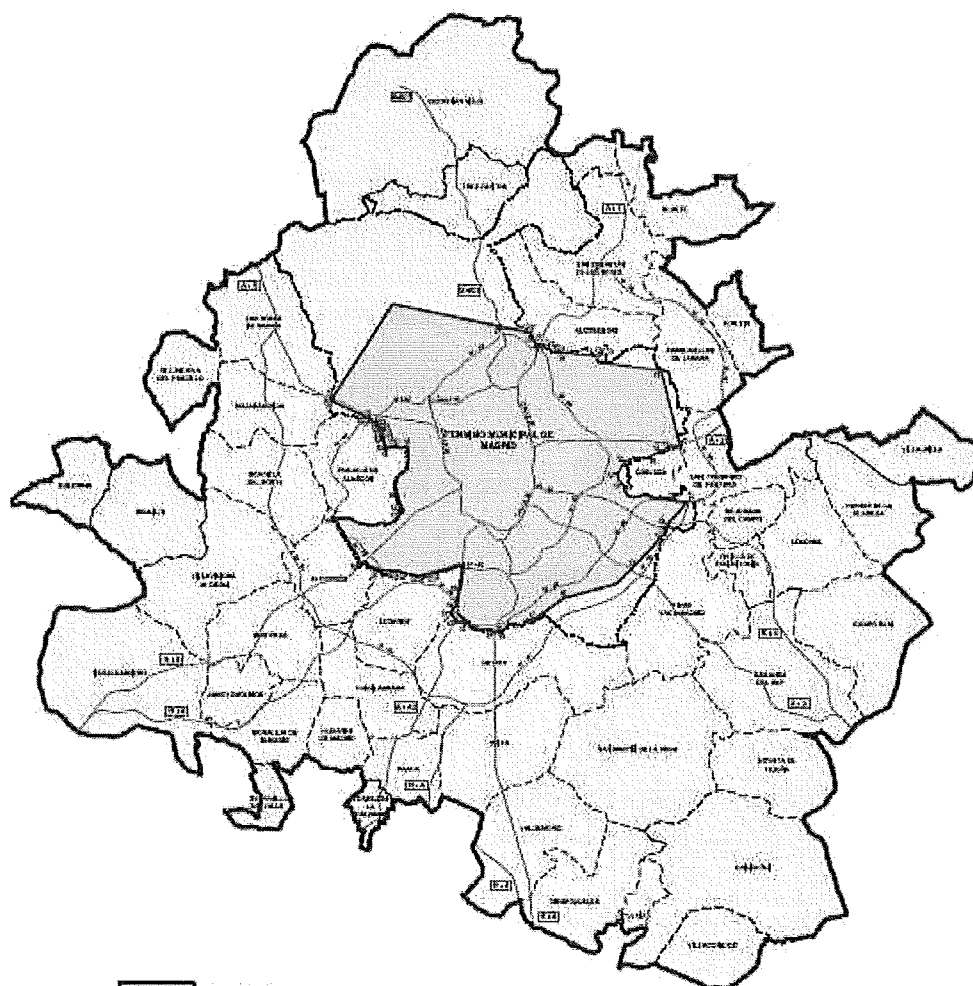
A fin de favorecer la mejor gestión de flotas y la mayor competitividad, esta cuantía tendrá como límite mínimo el precio correspondiente al inicio del servicio (2,40 € o 2,90 €) y como límite máximo 5 € u 8€, según que el lugar de recogida se produzca en Zona A o en Zona B, respectivamente."

Las zonas A y B mencionadas en la cuantía máxima se corresponden con las antiguas zonas tarifarias en las que estaba dividida el Área de Prestación Conjunta de Madrid, dicha división tarifaria ha desaparecido así como las señales que indicaban la entrada en cada zona.

La zona A es un polígono que coincide con el término municipal de Madrid casi en su totalidad. Hay 3 excepciones a la coincidencia entre la zona A y los límites municipales: una al norte, en la carretera M-607 y otras dos al sur sobre las carreteras A-3 y M-31, según se puede apreciar en el plano adjunto.



A la vista de lo anterior, este año desde el Ayuntamiento se propone eliminar la referencia a las extintas zonas A y B y sustituirlas por recogida del viajero en el término municipal de Madrid y recogida del viajero en el resto del APC.



-  ZONA A
-  ZONA B
-  LIMITE EXTERNO ZONA A
-  LIMITE EXTERNO ZONA B (Límite APC)
-  TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID



C. CONSIDERACIONES PREVIAS

A la hora de establecer tarifas hay que tener en cuenta una serie de condicionantes técnicos, como son:

- Las cantidades que marque el contador deben ser múltiplos de 0,05 Euros, por ser ese el valor de paso, según indicación de las autoridades con competencia en metrología, esto es, los saltos del taxímetro deben tener una resolución de 5 céntimos de euro y es éste un requisito específico del aparato taxímetro según el anexo XI del R.D. 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos de medida, además de suponer una comodidad en las operaciones de cobro – pago.
- El precio del Inicio de Viaje o “bajada de bandera” debe redondearse, por tanto, y siguiendo dicho criterio, a múltiplos de 0,05 euros.
- Los suplementos deben, al menos, conservar la actual simplificación y uniformidad y adoptar valores lo más redondeados posible para facilitar su suma a la cantidad marcada en el taxímetro.

Además, en la fijación de las tarifas se debe tener en consideración, como mínimo, los siguientes factores:

- a) La evolución de los índices de precios.
- b) La necesidad de mejorar la calidad del servicio de taxi y el coste que supone para los titulares de licencias.
- c) La repercusión del taxi en la calidad del aire urbano y la fluidez del tráfico.
- d) La necesidad de ofrecer a los ciudadanos el servicio de taxi con un coste equilibrado.



D. INDICADORES A CONSIDERAR EN LA REVISIÓN DE TARIFAS

Estimación del Índice de Precios al Consumo (IPC General)

Según el informe de previsiones que elabora FUNCAS (Fundación de Cajas de Ahorro), actualizado a agosto de este año, el IPC general interanual va a situarse en el mes de diciembre en el 2,2 % con una media anual de 1,6%.

Según se establece en el informe citado, el escenario previsto es: el petróleo en 77 dólares, partiendo de que este supuesto se mantiene en el nivel mencionado a lo largo de todo el horizonte de previsiones, las circunstancias conducen a una revisión al alza en la previsión de la inflación energética que es más que contrarrestada por la revisión a la baja de la correspondiente a la inflación subyacente.

Los datos más actuales de los que disponemos al elaborar este informe corresponden al mes de agosto y muestran un IPC general interanual de 2,2% con una variación en lo que va de año de 0,6%.

Convenios Colectivos

Otro dato a tener en cuenta es el coste laboral. En el mes de mayo de 2017 se publicó por la Dirección General de Empleo el VIII Convenio colectivo nacional para el sector de Auto-Taxis entre la representación de empresas del sector y organizaciones sindicales.

La vigencia del Convenio se establece por un período de tres años, es decir, desde el 1 de enero de 2017 al 31 de diciembre de 2019, y, llegado su vencimiento, se prorrogará en sus propios términos por períodos sucesivos de un año, siempre que no medie denuncia con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su vencimiento o de cualquiera de sus prórrogas.

Por este acuerdo se asigna a todos los trabajadores con categoría profesional de conductor/a en jornada completa, el salario mínimo garantizado con los siguientes importes:

Para el año 2017 será de 12.635,87 euros brutos.

Para el año 2018 será de 12.913,86 euros brutos.

Para el año 2019 será de 13.236,71 euros brutos.

Las cantidades reseñadas para el año 2019 podrán verse aumentadas en el caso que:

2019, en el supuesto que el IPC real para el año 2018 superara el incremento inicial realizado del 2,5 %, la cantidad aplicable en el año anterior se actualizaría con el IPC real del año 2018.

IPC del Transporte



Los índices de Transporte utilizados en este estudio son:

IPC Transporte Nacional.

IPC Transporte de la Comunidad de Madrid.

IPC Transporte Nacional Público Urbano.

Los incrementos interanuales de estos índices en julio de 2018 han sido del 5,2%, 5,1% y 0,6% respectivamente.

Agrupación de Índices

CUADRO I

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS IPC INTERANUALES EN EL 2018

INCREMENTO 2018-2017	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO
IPC GENERAL NAC	0,6%	1,1%	1,2%	1,1%	2,1%	2,3%	2,2%	2,2%
IPC TRANSPORTE NAC	1,8%	1,1%	1,4%	2,0%	5,1%	6,1%	5,9%	5,2%
IPC NAC TRANS URBANO	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%
IPC GENERAL MADRID	0,7%	1,1%	1,4%	1,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,1%
IPC TRANSPORTE MADRID	1,3%	0,8%	1,2%	1,9%	5,1%	6,0%	5,8%	5,1%
GASOLEO NACIONAL	3,0%	1,2%	2,3%	4,7%	12,2%	16,8%	16,5%	14,8%
GASOLEO MADRID	3,3%	1,8%	2,9%	5,6%	13,2%	17,7%	17,1%	15,5%
GASOLINA NACIONAL	0,8%	-1,5%	-1,2%	1,6%	8,3%	12,0%	12,5%	11,6%
GASOLINA MADRID	0,7%	-1,1%	2,0%	2,4%	9,5%	12,9%	13,1%	12,6%

Fuentes: INE y Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital



CUADRO II

EVOLUCIÓN DE LA VARIACIÓN DE LOS INDICES EN LO QUE VA DE AÑO EN EL MOMENTO DE LA TOMA DE DECISIÓN SOBRE LAS
TARIFAS

INCREMENTOS	IPC GENERAL NACIONAL	IPC GENERAL MADRID	IPC TRANSPORTES NACIONAL	IPC TRANSPORTES MADRID	IPC TRANSPORTE PUBLICO URBANO NACIONAL
% DIC 06 A SEPT 07	1,73	1,85	4,47	4,57	3,46
% DIC 06 A OCT 07	3,05	2,96	4,77	4,87	3,69
% DIC 07 A SEPT 08	2,04	2,22	4,54	5,01	4,98
% DIC 07A OCT 08	2,39	2,46	1,91	2,42	5,24
%DIC 08 SEPT 09	-0,43	-0,03	3,21	3,63	4,57
%DIC 09 OCT 10	1,81	1,78	6,27	6,33	3,39
%DIC 10 AGO 11	0,79	0,97	4,23	4,29	2,63
% DIC 11 SEPT 12	2,1	1,9	7,1	7,1	9,2
% DIC 12 SEPT 13	-0,45	-0,29	2,24	2,54	3,51
% DIC 13 AGO 14	-1,0	-0,7	0,5	0,3	1,1
% DIC 14 AGO 15	-0,4	-0,1	0,7	0,9	0,1
% DIC 15 ABRIL 16	-0,9	-0,8	-0,2	-0,1	0,1
% DIC 16 MAYO 17	0,0	0,0	0,1	-0,4	0,3
% DIC 16 SEPT 17	-0,3	0,0	0,9	0,5	0,4
% DIC 17 AGOSTO 18	0,6	0,6	3,5	3,4	0,6



Evolución de las variaciones de las tarifas y de los índices interanuales en los diferentes periodos se recogen en el siguiente CUADRO III

PERIODO	IPC GENERAL NACIONAL	IPC GENERAL MADRID	IP TRANS NACIONAL	IP TRANS MADRID	IP TRANS PUBLICO URBANO NACIONAL	PERIODO	GASÓLEO (Comunidad Madrid)	SUBIDA MEDIA APLICADA
Ago 07/ Ago 06	2,18	2,18	-0,06	-0,04	4,19	Jul 07 / Jul 06	-1,49	6,76
Sep 07 / Sep 06	2,68	2,64	2,57	2,73	4,19	Ago 07 / Ago 06	-2,46	
Ago 08/ Ago 07	4,90	4,67	8,62	9,19	5,35	Jul 08 / Jul 07	33,80	6,05
Sep 08 / Sep 07	4,54	4,34	7,15	7,61	5,33	Ago 08 / Ago 07	25,03	
Ago 09/ Ago 08	-0,81	-0,52	-6,39	-5,96	5,81	Ago 09/ Ago 08	-21,31	0,20
Sep 09/ Sep 08	-1,03	-0,68	-6,78	-6,28	5,67	Sep 09/ Sep 08	-20,13	
Sep 10/ Sep 09	2,13	2,09	6,79	6,96	3,36	Sep 10/ Sep 09	15,17	1,76
Oct 10/ Oct 09	2,33	2,26	6,95	7,02	3,48	Dic 10/ Dic 09	18,89	
Jul 11/ Jul 10	3,09	2,89	7,75	7,37	2,62	Jul 11/ Jul 10	16,45	1,63
Ago 11/ Ago 10	2,96	2,88	7,46	7,47	3,17	Ago 11/ Ago 10	15,24	
Ago 12/ Ago 11	2,70	2,50	6,10	6,00	8,90	Ago 12/ Ago 11	8,55	2,82
Sept 12/ Sept 11	3,40	3,20	7,20	7,10	8,55	Sept 12/ Sept 11	10,49	
Ago 13/ Ago 12	1,5	1,4	-0,4	0,2	4,7	Jul 13/ Jul 12	2,4	3,53
Sept 13/ Sept 12	0,3	0,3	-1,6	-1,2	3,7	Sept 13/ Sept 12	-2,7	
Ago 14/ Ago 13	-0,5	-0,3	-0,4	-0,6	1,4	Jul 14/ Jul 13	-2,7	-0,88%
Ago 15/ Ago 14	-0,4	-0,5	-5,4	-5,2	0,1	Jul 15/ Jul 14	-12,5	0,00%
Ago 16/ Ago 15	-0,1	-0,2	-1,9	-2,5	-0,6	Ago 16/ Ago 15	-6,7	0,00%
Sept 17/ Sept 16	1,8	1,8	3,4	2,9	0,4	Sept 17/ Sept 16	6,0	0,00%

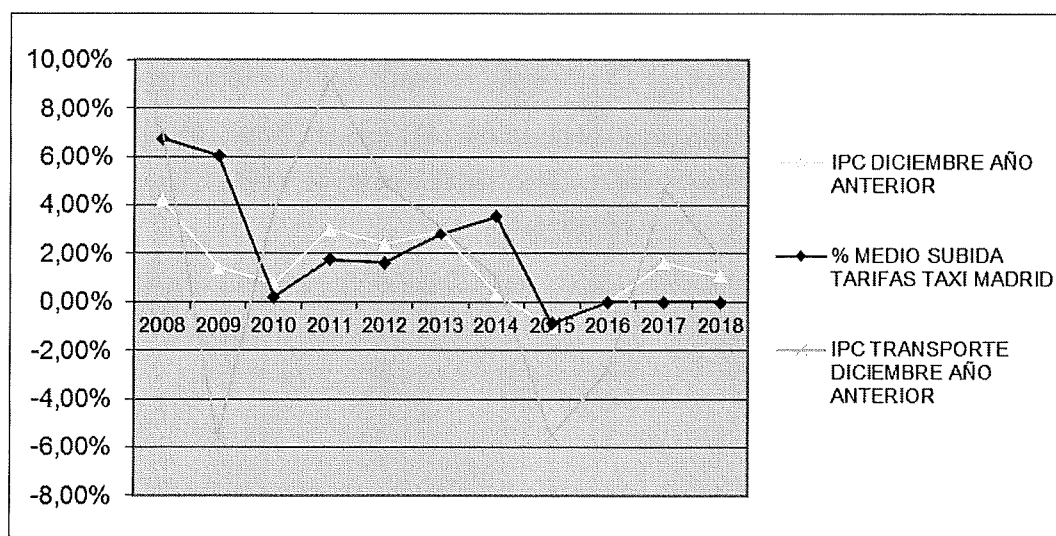
A la hora de analizar la evolución de los precios y poder compararlos con la subida de tarifas podemos ver paralelamente los índices de precios correspondientes a diciembre de cada año y las variaciones de los precios de las tarifas de taxi que se aplicaron al año siguiente.

CUADRO IV



AÑO	% MEDIO SUBIDA TARIFAS TAXI MADRID	IPC DICIEMBRE AÑO ANTERIOR	IPC TRANSPORTE DICIEMBRE AÑO ANTERIOR
2008	6,76%	4,22%	7,08%
2009	6,05%	1,43%	-5,58%
2010	0,20%	0,80%	3,90%
2011	1,76%	2,99%	9,20%
2012	1,63%	2,38%	4,88%
2013	2,82%	2,90%	3,10%
2014	3,53%	0,30%	1,00%
2015	-0,88%	-1,00%	-5,50%
2016	0,00%	0,00%	-2,80%
2017	0,00%	1,60%	4,70%
2018	0,00%	1,10%	1,90%
ACUMULADO	21,87%	16,72%	21,88%

Se observa que el acumulado de los incrementos de tarifa se va igualando al acumulado del índice de precios general y alcanza ya al del transporte como consecuencia de la congelación de tarifas de los últimos años. Estos mismos datos vistos en un gráfico.





**E. PETICIONES INICIALES RECIBIDAS DE LAS ASOCIACIONES PROFESIONALES DEL TAXI Y
PRIMERA VALORACIÓN DEL AYUNTAMIENTO**

I) FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

(41,3% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

- La propuesta de FPT mantiene las actuales tarifas y propone un aumento general del cuadro tarifario del orden del 5% sin especificar, pero centrado en la tarifa 2 para incentivar la prestación de servicio en horario nocturno.
- Solicita la creación de una tarifa social, con una reducción de los diferentes conceptos tarifarios aún por definir, destinada a diversos colectivos desfavorecidos.
- También solicita una tarifa ecológica reducida aplicable a todos los viajeros en los episodios de contaminación ambiental.
- Solicitan el estudio de tarifas fijas desde y hacia nodos de transporte intermodal para un futuro.

DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA FPT Y OTRAS PROPUESTAS:

1. Incremento genérico del 5% en las tarifas 1 y 2 con especial incidencia en el horario nocturno.

Dado que no se especifican en la propuesta las cuantías concretas de cada concepto tarifario, se puede realizar la estimación con base en la orientación genérica dada, subida centrada en la tarifa 2, y en las ponderaciones obtenidas del último estudio sobre el servicio de taxi.

CONFORME: Una subida en el entorno del índice de precios del transporte en la Comunidad de Madrid, actualmente en el 5,1%, se considera adecuada teniendo en cuenta los cuatro últimos años de congelación de las tarifas y haciendo especial incidencia en retribuir los momentos de mayor escasez de oferta del servicio.

2. Creación de una tarifa 7, tarifa social, destinada a determinados colectivos, aplicando un descuento aún por definir. Esta tarifa reducida también sería aplicable a todos los viajeros en episodios de contaminación. (Se han unido las dos propuestas en una única tarifa, ya que el número de tarifas que se pueden instalar está limitada.)

CONFORME, a falta de definición de la operativa, el porcentaje de descuento, los colectivos afectados o la aplicación según los episodios de contaminación.



3. Estudio de reservas provisionales de taxis y refuerzos para eventos específicos y días de previsión de alta demanda

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.

4. Solicitud de uniformidad obligatoria de la vestimenta de los conductores.

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.

5. Solicitud de una revista municipal presencial.

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.

6. Solicitud de creación de un Sello de Calidad para aquellas licencias que se distingan por la excelencia en la prestación de servicio, que sea el reflejo de todo un colectivo para que la máxima de la calidad y buen servicio tenga una distinción en el colectivo

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.

7. Cambios en la Regulación Horaria, permitiendo una única parada en toda la jornada

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.

8. Solicitud de un estudio por parte de la Administración para la implantación de tarifas fijas desde y hacia los nodos de transporte intermodal

CONFORME CON MATICES. No existe inconveniente por parte del Ayuntamiento en estudiar las diversas posibilidades que puede admitir el régimen tarifario, pero debe tenerse en cuenta que las tarifas fijas tienen carácter excepcional y solo deben emplearse si de ello se deriva una mayor garantía para los usuarios y que existen límites técnicos en los taxímetros y módulos tarifarios en cuanto al número de tarifas que pueden



soportar. Por todo ello, se considera más apropiado abordar el asunto a través de una tarifa de precio cerrado para los viajes con contratación previa.

9. Promocionar la aplicación TX-Mad y su calculador de tarifas en los puntos de alta demanda, aeropuertos, estaciones etc. Para que los usuarios tengan información sobre los costes estimados de sus desplazamientos.

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento



II) ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID

(31,17% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

- La propuesta de AGATM mantiene las actuales tarifas 1, 2, 3 y 4. En la tarifa 3 del aeropuerto propone introducir los viajes con destino en el aeropuerto.
- Propone una nueva tarifa mínima al estilo de la existente entre el aeropuerto y destinos fuera de la M-30 con una cuantía mínima de 10€ para todos los servicios que, partiendo de las estaciones o del IFEMA, tengan un recorrido inferior a 4 km o tiempo equivalente. También extiende esta tarifa a los viajes con destino a IFEMA. Pasada la franquicia, el viaje continúa con la tarifa 1 o 2 según corresponda.
- La propuesta incluye la eliminación de los suplementos, con la excepción de los de: Nochebuena y Nochevieja y el de ocupación a partir de la quinta plaza.
- Solicita el paso de las tarifas 1 y 2 a la 3, 4, 5.

DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AGATM:

1. Mantener las tarifas 1 y 2.

CONFORME. Esta propuesta no supone subida de estas tarifas.

2. Mantener la tarifa 3, introduciendo además los viajes con destino aeropuerto en esta tarifa.

NO CONFORME. Esta tarifa excepcional sólo se justifica por las esperas en las bolsas del aeropuerto para que compense la espera aunque el servicio tenga un recorrido corto. Se persigue con ello animar a los taxistas a estar siempre disponibles en las terminales del aeropuerto y mejorar la relación con los clientes. No tiene sentido este tipo de tarifas en los viajes que tienen destino aeropuerto, que son viajes normales a los que se aplican las tarifas y suplementos que en su caso correspondan, y que encarecerían considerablemente los viajes al aeropuerto desde las zonas más cercanas sin ninguna justificación.

3. Mantener la tarifa 4, tarifa fija de aeropuerto.

CONFORME. Esta propuesta no supone subida de esta tarifa.

4. Crear una nueva tarifa (carrera mínima desde estaciones y desde o hasta IFEMA)



CONFORME CON MATICES. Como ventaja, desaparecen los suplementos de origen en estaciones y origen y destino en Parque Ferial Juan Carlos I (de 3 euros), que se incorporan a la nueva tarifa. Con ello se simplifica el cuadro de suplementos y se da seguridad al usuario, que observa que paga lo que marca el taxímetro, evitando a la vez mala praxis. Como desventaja, la franquicia propuesta de 10€ supone una subida de precios para los viajes cortos de menos de 4km, en los que se debe abonar la carrera de 4 kilómetros en todos los casos. En consecuencia, procede estudiar la aplicación y los valores de esta propuesta de nueva tarifa, pudiendo mejorarla estableciendo algunos ajustes.

5. Eliminación de los suplementos del aeropuerto y de las estaciones.

CONFORME CON MATICES. En principio, la supresión de los suplementos propuesta quedaría desvirtuada por las solicitudes anteriores de una carrera mínima para estos viajes, con lo que en realidad supondría un encarecimiento de los mismos. Sin embargo, a resultas de lo que se decida sobre la aplicación y los valores de la propuesta anterior de nueva tarifa, podrían eliminarse suplementos.

6. Permitir el paso de las tarifas 1 y 2 a las tarifas 3, 4 y 5.

NO CONFORME. Estas restricciones de paso de tarifas que existen actualmente se deben a la propia configuración de las tarifas, ya que no hay supuestos en los que deba pasarse de las tarifas 1 o 2 a las tarifas de aeropuerto.

7. Que la recogida de viajeros en los servicios contratados por radioemisora se mantenga como en el año 2018.

CONFORME. Se considera necesario y conveniente en la contratación por medios telemáticos retribuir, al menos en parte, el recorrido hasta la recogida de los viajeros porque si no perdería interés para los taxistas y este tipo de contratación es beneficiosa para todos, ya que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y disminuye la contaminación ambiental. La propuesta del Ayuntamiento es cambiar las antiguas zonas A y B por el término municipal de Madrid y el resto del APC.

8. Turno de refuerzo de los sábados ampliación desde las 20:00 a las 08:00 horas del domingo.

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento



III) ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID

(13,27% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

- La propuesta de Élite Taxi Madrid mantiene la estructura actual de las tarifas y propone un aumento de 10 céntimos en el precio del inicio de servicio y en el precio del km/h y de 1,5€ en el precio de la hora de servicio de las tarifas 1 y 2. Basa su petición en que las tarifas han estado congeladas en los últimos cuatro años y que los gastos de la explotación se han incrementado en niveles importantes, apoyándose en datos elaborados por la propia asociación, obtenidos de webs y de facturas propias.
- Propone la eliminación de los suplementos por facilitar la clarificación de las tarifas, manteniendo los de Nochebuena y Nochevieja y el de ocupación a partir del quinto pasajero, que eleva a 2€.
- Solicita la unificación de la cuantía máxima por recogida de viajes concertados mediante teléfono, radioemisora y medios telemáticos a 5€ en todo el APC.
- Propone una reducción del precio del km en las tarifas interurbanas.

DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR AETM

1. Incremento de los precios de las tarifas 1 y 2 según el siguiente detalle:

ÉLITE	CONCEPTOS	2018	2019	DIFERENCIA	DIFERENCIA PONDERADA*
tarifa 1	PRECIO DE INICIO	2,4	2,5	0,1	0,006408
	PRECIO KM	1,05	1,15	0,1	0,022314
	PRECIO HORA	20,5	22	1,5	0,006344
	SUPLEMENTO	3	0	-3	-0,003600
tarifa 2	PRECIO DE INICIO	2,9	3	0,1	0,004483
	PRECIO KM	1,2	1,3	0,1	0,017442
	PRECIO HORA	23,5	25	1,5	0,003319
	SUPLEMENTO	3	0	-3	-0,000600
tarifa 3	PRECIO DE INICIO	20	20	0	0,000000
	PRECIO KM	1,05	1,05	0	0,000000
	PRECIO HORA	20,5	20,5	0	0,000000
	SUPLEMENTO	0	0	0	0,000000
tarifa 4	PRECIO DE INICIO	30	30	0	0,000000
	PRECIO KM	0	0	0	0,000000
	PRECIO HORA	0	0	0	0,000000
	SUPLEMENTO	0	0	0	0,000000
INCREMENTO					5,61%

*PONDERACIONES OBTENIDAS EN EL ESTUDIO DEL SERVICIO DE TAXI DE 2016



CONFORME CON MATICES: Una subida en el entorno del índice de precios del transporte en la Comunidad de Madrid, actualmente en el 5,1%, se considera adecuada teniendo en cuenta los cuatro últimos años de congelación de las tarifas.

2. Eliminación de los suplementos de taxi del aeropuerto y de las estaciones.

CONFORME. La supresión de los suplementos propuesta ayuda a la clarificación de las tarifas y mejora la competitividad del sector.

3. Aumento del suplemento por ocupación del quinto pasajero de 1€ a 2€

NO CONFORME. Al contrario que la propuesta anterior, es un concepto que perjudica la competitividad del sector y la claridad de las tarifas, suponiendo además una subida del 100% de este suplemento que no se justifica.

4. Unificación de la cuantía máxima por recogida de pasajero en los servicios contratados por teléfono, radioemisora o medios telemáticos en 5 €

NO CONFORME. Se considera necesario y conveniente en la contratación por medios telemáticos retribuir, al menos en parte, el recorrido hasta la recogida de los viajeros porque si no perdería interés para los taxistas y este tipo de contratación es beneficiosa para todos, ya que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y la contaminación ambiental. La propuesta del Ayuntamiento es cambiar las antiguas zonas A y B por el término municipal de Madrid y el resto del APC.

5. Reducción del precio kilométrico de las tarifas interurbanas a 1€

Esta petición no tiene relación con las tarifas urbanas, por lo que no se analiza en este documento.



IV) ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI

(8,26% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

- La propuesta de AMT mantiene las actuales cuantías para las tarifas 1, 2, y 3 y reduce la tarifa fija de aeropuerto a 25€.
- Propone crear una nueva tarifa para los servicios con origen en las estaciones de autobús o ferrocarril y también para los servicios con origen o destino en el Parque Ferial Juan Carlos I. La cuantía mínima sería de 7€ para todos los servicios que tengan un recorrido inferior a 4 km o tiempo equivalente. Asimismo, proponen la aplicación de la tarifa 3 en los viajes con destino al aeropuerto.
- En consonancia con las propuestas anteriores, propone la eliminación de los suplementos de aeropuerto, estación e IFEMA.
- Propone un descuento paulatino de 10 céntimos del precio por km por cada intervalo de diez kilómetros de distancia recorrida.
- DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AMT Y OTRAS PROPUESTAS:

1. **Crear una cuantía mínima de 7€ (tarifa 4) para los servicios con origen en las estaciones de autobús o ferrocarril y también para los servicios con origen o destino en el Parque Ferial Juan Carlos I aplicable las 24 horas todos los días del año con una franquicia kilométrica de 4 km.**

CONFORME CON MATICES. Como ventaja, desaparecen los suplementos de origen en estaciones y origen y destino en Parque Ferial Juan Carlos I (de 3 euros), que se incorporan a la nueva tarifa. Con ello se simplifica el cuadro de suplementos y se da seguridad al usuario, que observa que paga lo que marca el taxímetro, evitando a la vez mala praxis. Como desventaja, la franquicia propuesta supone una subida de precios para los viajes muy cortos, aunque, por otro lado, para los viajes de 1,5 km a 4 km esta franquicia supone una bajada de precio respecto a la situación actual incluso en tarifa 1, por lo que la propuesta tiene que resultar muy atractiva para el usuario. En consecuencia, procede estudiar la aplicación y los valores de esta propuesta de nueva tarifa, pudiendo establecer algunos ajustes.

2. **Solicitan que la Tarifa 3 del aeropuerto se aplique tanto en los viajes de salida del aeropuerto como en los de destino para todos los servicios.**



NO CONFORME. La justificación de esta tarifa especial es la de resarcir las esperas en las bolsas del aeropuerto y que, aunque el servicio obtenido sea un recorrido corto, se compense la espera. Se persigue con ello animar a los taxistas a estar siempre disponibles en las terminales del aeropuerto y mejorar la relación con los clientes. No tiene sentido este tipo de tarifas en los viajes que tienen destino aeropuerto, que son viajes normales a los que se aplican las tarifas y suplementos que en su caso correspondan, porque además penalizarían los viajes al aeropuerto desde las zonas más cercanas sin ninguna justificación.

3. Reducir la tarifa fija aeropuerto a 25 €.

CONFORME CON MATICES. Es una propuesta que hace del taxi una opción muy competitiva con el resto de medios de transporte alternativos. No obstante, se trata de una propuesta de calado que deberá analizarse, ya que muchos de los servicios que se cubren con esta tarifa quedarían por debajo de su precio en las tarifas 1 y 2 y se corre el riesgo de que se soliciten viajes que no sean atendidos.

4. Reducción del precio kilométrico a partir de una distancia recorrida.

CONFORME CON MATICES. No existe inconveniente en reducir el precio kilométrico en estas circunstancias porque el funcionamiento del taxímetro prevé el cambio automático de tarifas por razón de la distancia recorrida como propone AMT, pero el cambio se hace a una nueva tarifa con un precio por kilómetro más reducido. La propuesta de AMT del descuento de precio por km en distancias supone nuevas tarifas que habría que añadir a las existentes y hay que contar con las limitaciones de capacidad de taxímetros y módulos tarifarios.

5. Eliminación de los suplementos de taxi del aeropuerto y de las estaciones.

CONFORME CON MATICES. En principio, a resultas de lo que se decida sobre la aplicación y los valores de las propuestas anteriores de nueva tarifa (ver punto 1 y 2), podrían eliminarse los suplementos correspondientes.

6. Que la recogida de viajeros en los servicios contratados por radioemisora se mantenga como en el año 2018.

CONFORME. Se considera necesario y conveniente en la contratación por medios telemáticos retribuir, al menos en parte, el recorrido hasta la recogida de los viajeros porque si no perdería interés para los taxistas y este tipo de contratación es beneficiosa para todos, ya que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación



y disminuye la contaminación ambiental. La propuesta del Ayuntamiento es cambiar las antiguas zonas A y B por el término municipal de Madrid y el resto del APC.

7. Solicita el paso de las tarifas 1 o 2 a las 3, 4 o 5.

NO CONFORME. No tiene sentido establecer carreras mínimas configuradas como bajadas de bandera con franquicia kilométrica si éstas se pueden activar desde posiciones diferentes a la de libre, no existe casuística que justifique esta operación y puede facilitarse un uso fraudulento.

8. Conveniencia de ampliar la hora del turno de refuerzo de los sábados hasta las 07:00 horas del domingo.

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.

9. Conveniencia de cambiar la actual regulación horaria para que los vehículos dispongan de 24 horas de servicio los fines de semana.

Esta petición no tiene relación con las tarifas, por lo que no se analiza en este documento.



F. PROPUESTA INICIAL DEL AYUNTAMIENTO

1. Se considera adecuada la subida del entorno al Índice de precios del Transporte en la Comunidad de Madrid que se encuentra en el 5,1% dada la congelación de tarifas de los últimos cuatro años (ver cuadro III) y la conveniencia de modificar la estructura de los precios para retribuir los momentos de menor oferta del servicio. La tarifa 3 mantiene los precios, reduciendo un 5% la franquicia kilométrica.
2. Con carácter general se considera positiva la eliminación de los suplementos para dar claridad al cuadro tarifario manteniendo solamente los suplementos de las festividades de Nochebuena y Nochevieja.
3. Se considera conveniente la creación de una nueva tarifa de salida de estaciones de ferrocarril y de autobús así como de salida del Parque Ferial Juan Carlos I con franquicia kilométrica, o tiempo equivalente, que contribuye a clarificar las tarifas de puntos que son estratégicos para el sector del taxi.
4. Se considera conveniente y ventajoso plantear una tarifa reducida aplicable a todos los usuarios en los episodios de alta contaminación que puede evolucionar en futuros ejercicios hacia su aplicación también para colectivos vulnerables, operando como una tarifa social reducida.

ESCENARIOS DE APLICACIÓN:

Escenarios 2, 3, 4 y ALERTA, es decir, cualquier escenario en el que la actuación consista en la prohibición de la circulación y del estacionamiento en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de determinados vehículos a motor, según lo establecido en el PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO EN LA CIUDAD DE MADRID.

CONTROL: el propio taxista, que manualmente aplicará esta tarifa en el taxímetro.

CARACTERÍSTICAS DE LA TARIFA:

- No aplicable a la tarifa 4. En las tarifas 3 y 7 una vez superada la franquicia y realizado el salto automático a la tarifa 1 se cambiará manualmente a tarifa 8.
- Aplicable de lunes a viernes de 7 a 21 horas.
- Aplican los suplementos que procedan.



La propuesta del Ayuntamiento para 2019:

AYUNTAMIENTO	CONCEPTOS	2018	2019	DIFERENCIA	DIFERENCIA PONDERADA*
tarifa 1	PRECIO DE INICIO	2,4	2,5	0,1	0,006408
	PRECIO KM	1,05	1,1	0,05	0,011157
	PRECIO HORA	20,5	22	1,5	0,006344
	SUPLEMENTO	1	0	-1	-0,003600
tarifa 2	PRECIO DE INICIO	2,9	3,1	0,2	0,008966
	PRECIO KM	1,2	1,3	0,1	0,017442
	PRECIO HORA	23,5	25	1,5	0,003319
	SUPLEMENTO	1	0	-1	-0,000600
tarifa 3	PRECIO DE INICIO	20	20	0	0,000000
	PRECIO KM	1,05	1,05	0	0,000000
	PRECIO HORA	20,5	20,5	0	0,000000
	SUPLEMENTO	0	0	0	0,000000
tarifa 4	PRECIO DE INICIO	30	30	0	0,000000
	PRECIO KM	0	0	0	0,000000
	PRECIO HORA	0	0	0	0,000000
	SUPLEMENTO	0	0	0	0,000000
INCREMENTO					4,94%

*PONDERACIONES OBTENIDAS EN EL ESTUDIO DEL SERVICIO DE TAXI DE 2016

Tarifa 7: Viajes con origen en estaciones y en IFEMA

Tarifa 7	CONCEPTOS	PROPUESTA AYUNTAMIENTO 2018
	PRECIO DE INICIO	7,50 €
	PRECIO KM	1,10 €
	PRECIO HORA	22 €
	FRANQUICIA KILOMÉTRICA	1450 m

Tarifa 8: Tarifa reducida para episodios de contaminación

AYUNTAMIENTO	CONCEPTOS	2019	2019 REDUCIDA	DIFERENCIA	DIFERENCIA PONDERADA*
Tarifa 8 REDUCIDA	PRECIO INICIO	2,5	2,20	-0,3	-0,0388711
	PRECIO KM	1,1	1,00	-0,1	-0,04486099
	PRECIO HORA	22	20	-2	-0,01660029
	SUPLEMENTO	0	0	0	0,000000
	REDUCCIÓN MEDIA PONDERADA				-10,03%

*PONDERACIONES OBTENIDAS EN EL ESTUDIO DEL SERVICIO DE TAXI DE 2016

