



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 mediante resolución de fecha 29 de Noviembre de 2013 la nueva composición del Comité Madrileño de Transporte por Carretera para el cuatrienio 2014–2017. 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:

- Asociación Gremial de Autotaxi: 54,53%
- Federación Profesional del Taxi: 38,32 %
- Asociación Madrileña del Taxi: 7,15 %

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. 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 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.



C. 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 13 de mayo de este año, el IPC general interanual va a situarse en el mes de diciembre en el 0,6% con una media anual de -0,3%, considerando que el precio del petróleo se ha estabilizado en torno a 45 dólares por barril, por lo que el escenario básico de previsiones de inflación ahora parte de la hipótesis de que el crudo mantendrá su precio en dicho nivel a lo largo de este año y del próximo.

Los datos más actuales de los que disponemos al elaborar este informe corresponden al mes de junio y muestran un IPC general interanual de -0,8 % con una variación en lo que va de año de 0,1%.

Convenios Colectivos

Otro dato a tener en cuenta es el coste laboral. En el mes de marzo de 2014 se publicó por la Dirección General de Empleo el VII Convenio colectivo nacional para el sector de Auto-Taxis entre asociaciones empresariales y organizaciones sindicales y para el año 2016 fija para la categoría de conductor a tiempo completo la cuantía del salario mínimo garantizado en 12.412,45 € brutos. Llegado el 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.

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 de junio de 2016 han sido del -4,001%, -4,2% y -0,6% respectivamente.



Agrupación de Índices

CUADRO I

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS IPC INTERANUALES EN EL 2016

INCREMENTO 2016-2015	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
IPC GENERAL NAC	-0,3%	-0,8%	-0,8%	-1,1%	-1,0%	-0,8%
IPC TRANSPORTE NAC	-1,9%	-4,7%	-5,3%	-5,1%	-4,9%	-4,0%
IPC NAC TRANS URBANO	-0,5%	-0,6%	-0,6%	-0,6%	-0,6%	-0,6%
IPC GENERAL MADRID	-0,2%	-0,8%	-0,8%	-1,1%	-1,0%	-0,8%
IPC TRANSPORTE MADRID	-2,0%	-4,7%	-5,6%	-5,3%	-5,3%	-4,2%
GASOLEO NACIONAL	-12,9%	-18,6%	-16,9%	-16,9%	-14,9%	-11,2%
GASOLEO MADRID	-12,4%	-18,7%	-17,4%	-16,8%	-15,0%	-11,00%

Fuentes: INE y Ministerio de Industria, Energía y Turismo

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 JULIO 16	0,1	0,0	2,3	2,5	0,1



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%

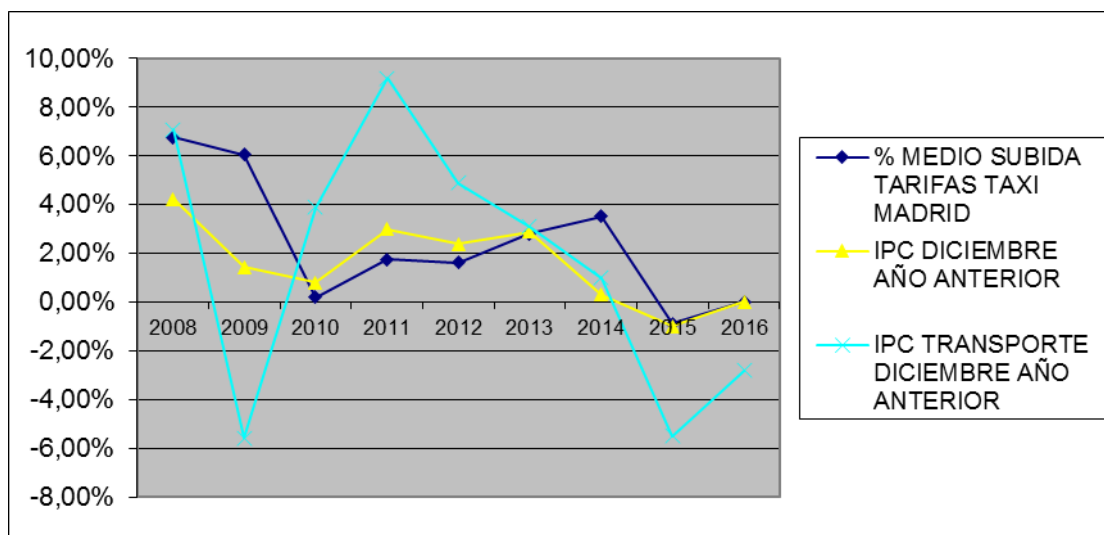
A la hora de analizar la evolución de los precios y poder compararlos con la subida de tarifas podemos ver paralelamente los índices de precios correspondientes a diciembre de cada año y las variaciones de los precios de las tarifas de taxi que se aplicaron al año siguiente.



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%
ACUMULADO	21,87%	14,02%	15,28%

Estos mismos datos vistos en un gráfico.



Se sigue observando una desviación apreciable entre lo acumulado por los incrementos de tarifa respecto al índice de precios general y al de transporte.



D. PETICIONES RECIBIDAS DE LAS ASOCIACIONES PROFESIONALES DEL TAXI

I) ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID

(54,53% de representación en el CMTC)

- PROPUESTA TARIFARIA:

Tarifa 1	
Bajada de bandera	2,40€
Franquicia	0
Tarifa kilométrica	1,05 €/km
Tarifa horaria	20,50 €/h
Tarifa 2	
Bajada de bandera	2,90€
Franquicia	0
Tarifa kilométrica	1,20 €/km
Tarifa horaria	23,50 €/h
Tarifa 3 (carrera mínima aeropuerto)	
Bajada de bandera	26€
Franquicia	10 Km*
Tarifa kilométrica	Calculada 1,60€/km
Tarifa horaria	20,50 €/h
Tarifa 4 (tarifa fija aeropuerto)	
Tarifa Fija	ELIMINACIÓN

*O tiempo equivalente



- La propuesta de AGATM mantiene las actuales tarifas 1 y 2. En la tarifa 3 del aeropuerto propone un importante aumento del precio kilométrico al elevar la cuantía mínima sin cambiar la franquicia e introduce los viajes con destino al aeropuerto. Por último solicita la eliminación de la tarifa fija de aeropuerto.
- El incremento medio de cada tarifa respecto a 2016 es el siguiente:

INCREMENTO MEDIO POR TARIFA	
TARIFA 1	0,00%
TARIFA 2	0,00%
TARIFA 3 (cuantía mínima)	30%
TARIFA 4*	eliminación

- DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AGATM:

1. Mantener las tarifas 1 y 2.

CONFORME. Esta propuesta está justificada por la situación actual de los índices de precios.

2. Incrementar la tarifa 3, cuantía mínima de salida del aeropuerto, a 26€ con la misma franquicia kilométrica y horaria, introduciendo además los viajes con destino aeropuerto en esta tarifa.

NO CONFORME. La subida que se propone en esta tarifa es del 30% de la cuantía mínima existente en 2016 sin que se argumente ninguna justificación para este incremento; con la misma franquicia kilométrica supone un 52,38% del precio por km respecto del existente en 2016 calculando el precio



por km con los mismos criterios que en los años anteriores y manteniendo el resto de precios de la tarifa.

Por otro lado, propone incluir en esta tarifa los viajes con destino aeropuerto; esta tarifa excepcional sólo se justifica por las esperas en las bolsas del aeropuerto para que, aunque el servicio obtenido sea un recorrido corto, 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. Hay que tener en cuenta, además, que ni siquiera se propone la eliminación en este caso del “suplemento de destino aeropuerto”, con lo que estos itinerarios se encarecen más que notablemente.

3. Eliminar tarifa 4, tarifa fija de aeropuerto.

NO CONFORME. Para eliminar la tarifa fija del aeropuerto sería necesario previamente proceder a la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, que, en el apartado 2 de su artículo 48 establece:

“En los servicios que tengan origen o destino en el Aeropuerto de Madrid - Barajas se establecerán tarifas fijas.

(...)

Las tarifas fijas se determinarán en función del lugar de iniciación del servicio y de su recorrido total, pudiéndose zonificar, a tal efecto, su ámbito de aplicación.”



II) FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

(38,32% de representación en el CMTC)

- PROPUESTA TARIFARIA:

Tarifa 1	
Bajada de bandera	2,40€
Franquicia	0
Tarifa kilométrica	1,05 €/km
Tarifa horaria	20,50 €/h
Tarifa 2	
Bajada de bandera	3,50€
Franquicia	0
Tarifa kilométrica	1,20 €/km
Tarifa horaria	23,50 €/h
Tarifa 3 (carrera mínima aeropuerto)	
Bajada de bandera	20€
Franquicia	10 Km*
Tarifa kilométrica	1,05€/km
Tarifa horaria	20,50 €/h
Tarifa 4 (tarifa fija aeropuerto)	
Tarifa Fija	ELIMINACIÓN
Tarifa 4 (tarifa social)	
Tarifa Social	Por definir

*O tiempo equivalente



- La propuesta de FPT mantiene las actuales tarifas 1 y 3. En la tarifa 2 propone un importante aumento del precio de inicio del servicio, un 20,69% respecto del actual. Por último solicita la eliminación de la tarifa fija de aeropuerto y la creación de varias tarifas sociales con una reducción de los diferentes conceptos tarifarios por definir.
- El incremento medio de cada tarifa respecto a 2016 es el siguiente:

INCREMENTO MEDIO POR TARIFA	
TARIFA 1	0,00%
TARIFA 2	6,90%
TARIFA 3	0,00%
TARIFA 4*	eliminación

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

1. Mantener las tarifas 1 y 3.

CONFORME. Esta propuesta está justificada por la situación actual de los índices de precios.

2. Incremento del precio de inicio del servicio en la tarifa 2 pasando del 2,90€ a 3,50€.

NO CONFORME. La propuesta del importante incremento del concepto tarifario se basa en la creación de un incentivo que anime a prestar servicio en el tramo nocturno. No consta que existan problemas de oferta del servicio en el tramo nocturno salvo en los fines de semana y éste se ha resuelto con la ampliación del refuerzo ya que la disponibilidad de vehículos en servicio en el fin de semana se reduce a la mitad de la flota. No hay una justificación económica para esta subida del 20,69% en este concepto que es la primera cifra que ve el viajero al subir al vehículo y por tanto se percibe como un encarecimiento importante en todos los viajes, especialmente en los de corto recorrido



3. Eliminar tarifa 4, tarifa fija de aeropuerto.

NO CONFORME. Para eliminar la tarifa fija del aeropuerto sería necesario previamente proceder a la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi. (Ver anterior explicación).

4. Creación de una tarifa social aplicando un logaritmo de descuento en función de la distancia o los importes.

CONFORME, a falta de definición de la operativa que se propone.

5. Contingentación del número de conductores

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

6. Modificar la libranza de los fines de semana de forma que las licencias impares presten servicio los fines de semana en el que el número de la semana sea impar y viceversa. Esta medida pretende facilitar la conciliación de la vida familiar.

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

7. Solicitan que las impresoras sean obligatorias a partir de diciembre de este año y que emitan facturas.

La obligatoriedad de la impresora a partir del 14 de diciembre de este año ya está prevista en la disposición transitoria cuarta de la ORT.



Respecto a la posibilidad de que el documento que emite la impresora sea una factura de acuerdo al Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre que aprueba el Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación, no es ésta la sede adecuada para plantear este tema que debe tratarse con la administración competente en materia fiscal, es la Agencia Estatal de Administración Tributaria la que debe decidir si el tique que emite la impresora cumple con los requisitos previstos en este Reglamento y qué requisitos debe cumplir como empresario el titular de una licencia de taxi a la hora de expedir y entregar factura por las operaciones que realice, así como a la hora de conservar copia o matriz de aquella.

No existe ningún inconveniente por parte del Ayuntamiento como administración competente en materia de transporte para que al tique de impresora se añadan los requisitos fiscales que sean necesarios, ya que, como se expresa en el apartado cuatro del artículo 22 de la Ordenanza, los datos del tique son contenidos mínimos que se pueden ampliar con los que exijan otras administraciones.

Ahora bien, el taxímetro es un instrumento de medida que tiene la función de medir el tiempo transcurrido y calcular la distancia basándose en una señal enviada por el generador de señales de distancia; calcula e indica visiblemente el importe que debe abonarse por un trayecto basándose en la distancia calculada, la duración media del trayecto o ambas. En ningún caso es capaz de calcular la cuota tributaria que debe constar en la factura, tal y como exige la normativa fiscal cuando el viajero quiere una factura que le permita ejercer cualquier derecho de naturaleza tributaria.

Sin embargo, es de destacar en este sentido la posibilidad contemplada en el apartado cuatro del artículo 7 del Reglamento, que prevé acuerdos con el Departamento de Gestión Tributaria para consignación de mayores o menores menciones cuando se aprecie su conveniencia por las prácticas comerciales o administrativas del sector de actividad de que se trate.

Reproducimos aquí el texto de este apartado.

“4. Cuando el Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria aprecie que las prácticas comerciales o administrativas del sector de actividad de que se trate, o bien las condiciones técnicas de expedición de las facturas simplificadas, recomienden la consignación de mayores o menores menciones de las señaladas en los apartados anteriores, podrá:



a) Exigir la inclusión de menciones adicionales a las señaladas en los apartados anteriores, sin que, en ningún caso, pueda exigirse más información que aquella a la que hace referencia el artículo 6.

b) Autorizar la expedición de facturas simplificadas que no incluyan las menciones señaladas en los apartados 1, letras a), c), f), g) e i), y 2 anteriores, siempre que, en los casos de omisión de las menciones a que se refieren las letras f) o g) del apartado 1 mencionadas, se haga constar la cuota tributaria o los datos que permitan calcularla.

Los acuerdos a que se refiere este apartado deberán ser objeto de la debida publicidad por parte de la Agencia Estatal de Administración Tributaria”

8. Eliminación de la cuantía máxima por recogida de viajeros en los servicios concertados por teléfono, radioemisora u otros medios telemáticos.

NO CONFORME. Lo que se está solicitando es que se cobre todo el recorrido del vehículo desde el punto de partida hasta la recogida del pasajero como se hacía antes de la aprobación de la actual Ordenanza. Supone volver a una situación de inseguridad para el usuario que no sabe qué coste va a suponer concertar un viaje por teléfono o cualquier otro medio. Existen aplicaciones que permiten al usuario conocer la situación de los vehículos e incluso seleccionar el preferido, pero no es así en todos los casos.

La cuantía máxima por contratación por medios telemáticos se establece en la Ordenanza Reguladora del Taxi, en su artículo 41.2: “Cuando se trate de un servicio contratado por radioemisora, por teléfono o por cualquier otro medio telemático, el servicio se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo. El cuadro tarifario contemplará una cuantía máxima por la utilización de este modo de contratación.

El aparato taxímetro iniciará el servicio con la tarifa de "inicio del viaje" que corresponda, interrumpiéndose la continuidad del contador cuando llegue a la cuantía máxima establecida.

En el momento en el que el viajero y su equipaje se encuentren debidamente instalados y se haya indicado el punto de destino o, en su caso, cuando el vehículo haya llegado a la hora y punto de recogida convenidos, el taxímetro deberá continuar el cómputo en el punto donde lo hubiera interrumpido.”



La fijación de una cuantía máxima por contratación anticipada (radioemisoras, teléfono, apps...) da seguridad en el precio a los usuarios y fomenta la contratación previa y la gestión de flotas, reduciendo así la circulación de los taxis y los kilómetros que recorren en vacío.

La indeterminación de la cuantía cuando el servicio se contrataba vía telefónica conllevaba una gran inseguridad para los usuarios, puesto que al interpretarse literalmente que el servicio se iniciaba “en el lugar de partida del vehículo”, se consideraba igualmente que el taxímetro empezaba a contabilizar desde ese momento, pudiendo llegar a recoger al usuario con cualquier cantidad marcada en el aparato contador en función del punto de partida.

La contratación mediante radioemisora o teléfono ha demostrado su eficiencia en lo que a gestión de flotas se refiere, gestión que conlleva un ahorro de combustible y una disminución de kilómetros en vacío al contactar al taxi más cercano al usuario. Todo ello implica una reducción de impacto medioambiental y un aumento de fluidez del tráfico de la ciudad. Por lo tanto, debe fomentarse la utilización de este modo de contratación aportando seguridad en el precio final que debe pagar el cliente.

9. 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.

10. Renovación de las tarjetas de identificación de conductor, especialmente en el caso de conductores adscritos a varias licencias.

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

11. Solicitan que las facturas oficiales del servicio de Taxi del Ayuntamiento de Madrid se obtengan única y exclusivamente en la S.G. de Regulación de la Circulación y del Servicio de Taxi y en las Organizaciones Representativas del Sector con máquinas de troquelado homologadas y registro de facturas entregadas a titulares.



Esta petición parece contradictoria con la del punto 7 anterior, ya que si se solicita que el tique de impresora sea la factura oficial no puede existir otra fuente de facturas paralela puesto que éstas deben seguir una numeración correlativa. En cualquier caso, el contenido de la factura debe acordarse con la Administración Tributaria, pero el documento de transporte, que es la materia de la que es competente el Ayuntamiento, debe ser el tique de impresora, una vez que ésta ya es obligatoria para toda la flota.



III) ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI

(7,15% de representación en el CMTC)

- PROPUESTA TARIFARIA:

Tarifa 1	
Bajada de bandera	2,40€
Precio kilométrico	1,05 €/km.
Precio horario	21,00 €/h

Tarifa 2	
Bajada de bandera	2,90€
Precio kilométrico	1,20 €/km.
Precio horario	24,00 €/h.

Tarifa 3	
Bajada de bandera	20€
Franquicia kilométrica	10 km
Precio kilométrico	1,05 €/km.
Precio horario	20,50 €/h.

Tarifa 4	
Bajada de bandera	10€
Franquicia kilométrica	4 km
Precio kilométrico	1,05 €/km.
Precio horario	20,50 €/h.



Tarifa 5 (tarifa fija de aeropuerto)	
Bajada de bandera	25€
Franquicia kilométrica	0 km
Precio kilométrico	0 €/km.
Precio horario	0 €/h.

*Tarifa 1 laborables de 7 a 21 h *Tarifa 2 resto * resto de tarifas 24 horas todos los días del año

- La propuesta de AMT supone un aumento de 0,50 € en el precio horario de la 1 y la 2 sin justificación de la subida y mantiene el resto de precios en las tarifas 1, 2 y 3. Además, reduce la tarifa fija de aeropuerto notablemente. Como novedad, la AMT propone crear una nueva tarifa, la 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.
- El incremento medio de cada tarifa respecto a 2016 es el siguiente:

INCREMENTO MEDIO POR TARIFA	
TARIFA 1	0,81%
TARIFA 2	0,71%
TARIFA 3	0,00%
TARIFA 4*	-16,67%

* en la propuesta se llama tarifa 5

- DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AMT Y OTRAS PROPUESTAS:

- Incrementar en 0,50 €/h los precios horarios de las tarifas 1 y 2.



NO CONFORME. Esta propuesta no está justificada por los índices de precios ni se acompaña de ninguna justificación económica. Las variaciones solicitadas en los precios horarios incrementan la velocidad de arrastre, punto desde el que el precio por hora de servicio empieza a tarificar sumándose al importe por kilómetro recorrido. El incremento de este concepto encarece el precio final del servicio no sólo por la subida del precio de este concepto sino porque aumenta la incidencia de coste horario en el importe final del servicio al tarificar en más ocasiones.

La variación observada es:

- en Tarifa 1 de 19,52 km/hora en 2015 a 20 km/h en 2017
- en Tarifa 2 de 19,58 km/hora en 2015 a 20 km/h en 2017

2. Crear una cuantía mínima de 10€ (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.

NO CONFORME. Lo que se solicita es cambiar los actuales suplementos por una carrera mínima que, además de incluir el suplemento actual, obliga a pagar un trayecto de cuatro kilómetros de recorrido aunque el servicio solicitado sea menor. Lo solicitado supone un encarecimiento de estos viajes que no tiene justificación.

3. 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, 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.

4. Reducir la tarifa fija aeropuerto a 25 €.



CONFORME CON MATICES. Es una propuesta congruente con la bajada de precios de los combustibles y 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 en función de estudios de origen destino y distancias recorridas en estos servicios.

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

NO CONFORME. La supresión de los suplementos queda desvirtuada por la solicitud anterior de una carrera mínima para estos viajes, con lo que en realidad es un encarecimiento de los mismos.

6. Que la recogida de viajeros en los servicios contratados por radioemisora se mantenga como en el año 2016.

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.

7. Incluir el código QR en los adhesivos de tarifas para permitir mediante una aplicación de móvil tener las tarifas accesibles a los invidentes.

CONFORME. Esta petición ya ha sido recogida en los pliegos del contrato de adquisición de los adhesivos tarifarios de 2016.

8. Solicita el paso de las tarifas 1 ó 2 a las 3, 4 ó 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 para esta operación y puede facilitarse un uso fraudulento.

9. 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.

10. Conveniencia de cambiar la actual regulación horaria para que los vehículos con dos conductores dispongan de 20 horas de servicio por jornada.

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





CONCLUSIONES

Se han mantenido dos reuniones con todas las asociaciones representativas los días 22 de julio y 3 de agosto..

Después de valorar las distintas opciones y teniendo en cuenta los índices presentados en este informe no se proponen por parte del Ayuntamiento de Madrid modificaciones al régimen tarifario aplicable al servicio de autotaxi en el Área de Prestación Conjunta de Madrid para 2017.