



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 (CMTCC) 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.

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*

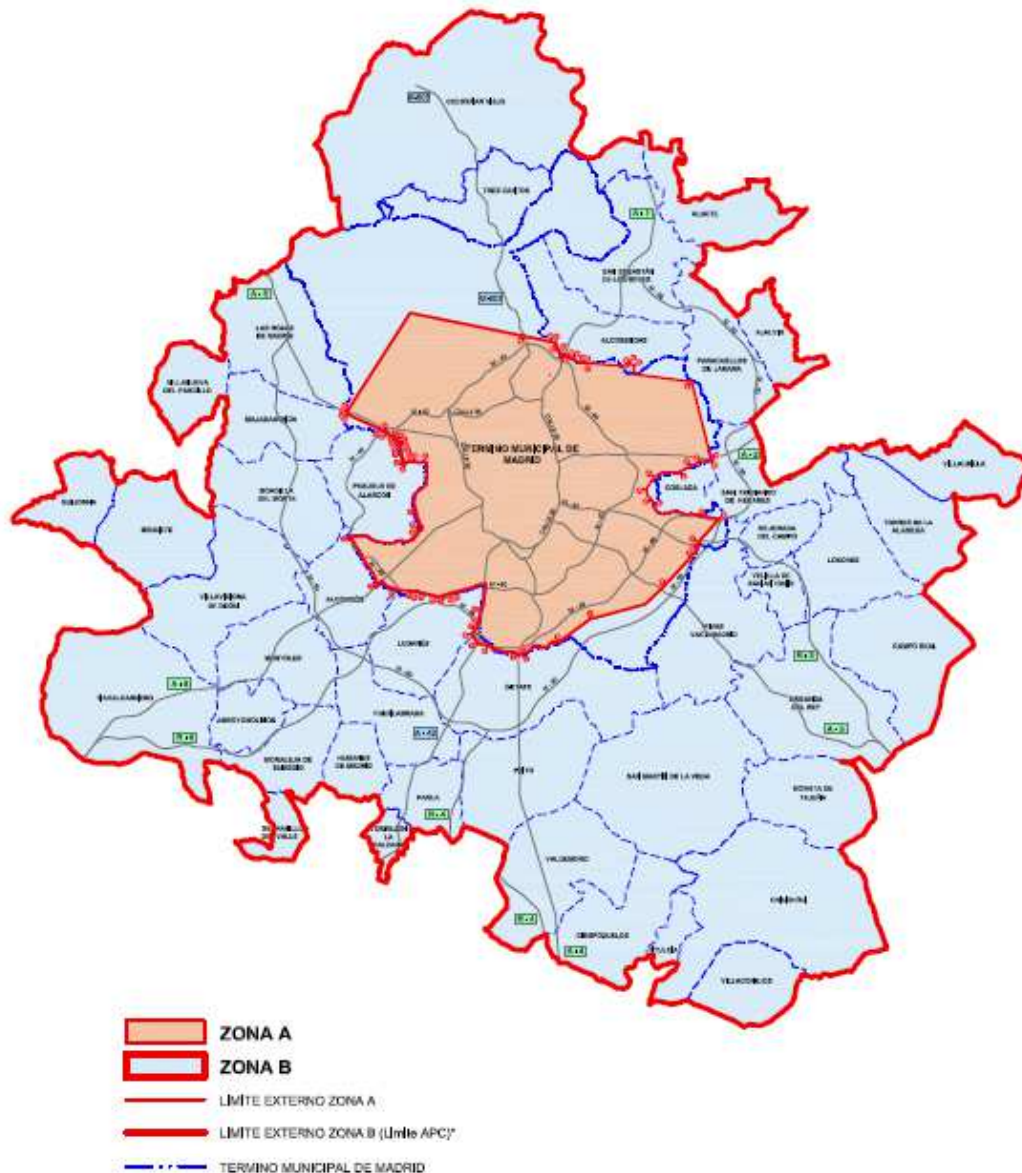
A fin de favorecer la mejor gestión de flotas y la mayor competitividad, esta cuantía tendrá como límite mínimo el precio correspondiente al inicio del servicio (2,40 € o 2,90 €) y como límite máximo 5 € u 8€, según que el lugar de recogida se produzca en Zona A o en Zona B, respectivamente.”



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.





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 27 de octubre de este año, el IPC general interanual va a situarse en el mes de diciembre en el 2,1% con una media anual de 1,9% bajo el supuesto de un mantenimiento de los precios energéticos al nivel actual y el tipo de cambio del euro, la inflación debería descender en los próximos meses.

Los datos más actuales de los que disponemos al elaborar este informe corresponden al mes de septiembre y muestran un IPC general interanual de 1,8% con una variación en lo que va de año de -0,5%.

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 los años 2018 y 2019 podrán verse aumentadas en el caso que:

2018, en el supuesto que el IPC real para el año 2017 superara el incremento inicial realizado del 2,2 %, la cantidad reseñada se actualizaría con el IPC real del año 2017.

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 de septiembre de 2017 han sido del 3,4%, 2,9% y 0,4% respectivamente.

Agrupación de Índices

CUADRO I

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS IPC INTERANUALES EN EL 2017

INCREMENTO 2017-2016	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE
IPC GENERAL NAC	3,0%	3,0%	2,3%	2,6%	1,9%	1,5%	1,5%	1,6%	1,8%
IPC TRANSPORTE NAC	7,6%	8,5%	6,5%	6,2%	3,4%	1,8%	2,4%	3,3%	3,4%
IPC NAC TRANS URBANO	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%
IPC GENERAL MADRID	2,7%	8,0%	1,9%	2,5%	1,8%	1,4%	1,3%	1,4%	1,8%
IPC TRANSPORTE MADRID	7,2%	7,8%	5,7%	5,2%	2,6%	1,0%	1,6%	2,8%	2,9%
GASOLEO NACIONAL	20,8%	21,9%	14,4%	14,3%	6,1%	0,1%	2,9%	5,3%	6,0%
GASOLEO MADRID	21,5%	22,1%	14,4%	13,1%	5,5%	-0,6%	1,6%	5,1%	6,0%

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 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

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

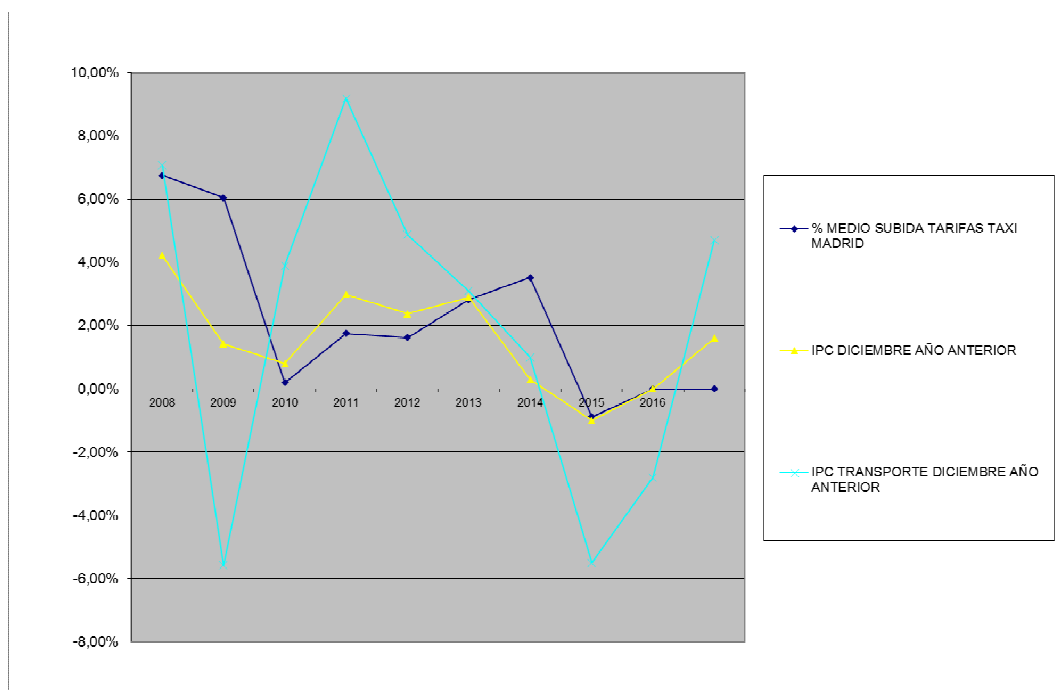
PERIODO	IPC GENERAL NACIONAL	IPC GENERAL MADRID	IP TRANS NACIONAL	IP TRANS MADRID	IP TRANS PUBLICO URBANO NACIONAL	PERIODO	GASÓLEO (Comunidad Madrid)	SUBIDA MEDIA APLICADA
Ago 07/ Ago 06	2,18	2,18	-0,06	-0,04	4,19	Jul 07 / Jul 06	-1,49	6,76
Sep 07 / Sep 06	2,68	2,64	2,57	2,73	4,19	Ago 07 / Ago 06	-2,46	
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	

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%	1,6%	4,7%
ACUMULADO	21,87%	15,82%	19,98%

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





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

I) ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID

(54,53% 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 de la quinta plaza y siguientes.
- Solicita el paso de las tarifas 1 y 2 a las 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 aunque el servicio tenga 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.

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, también se aplicaría esta nueva tarifa a viajes con destino Parque Ferial Juan Carlos I, que no tiene mucho sentido, y la franquicia propuesta supone una subida de precios para los viajes cortos. 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 los suplementos correspondientes.

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 2017.**

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.

- 8. Turno de refuerzo de los sábados ampliación desde las 00:00 a las 08:00 horas.**

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



II) FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

(38,32% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

- La propuesta de FPT mantiene las actuales tarifas 1, 3 y 4. En la tarifa 2 propone un importante aumento del precio de inicio del servicio, de 2,90 a 3,50 un 20,69% de incremento respecto del actual.
- Solicita la creación de una tarifa 7, tarifa social, con una reducción de los diferentes conceptos tarifarios aún por definir destinada a diversos colectivos desfavorecidos y que también pueda ser 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. Mantener las tarifas 1, 3 y 4.

CONFORME. Esta propuesta no supone subida de estas tarifas.

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

CONFORME CON MATICES. 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. La tarifa 2, además de aplicarse por las noches también se aplica en horario diurno de los sábados, domingos y festivos si la subida se refiere solamente a las horas de la noche la mecánica del taxímetro obliga a crear una nueva tarifa. 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. Sería admisible una subida del entorno del Índice de Transporte Público Urbano del 0,4% para todos los conceptos de la tarifa actual para retribuir y animar la oferta en el horario de la tarifa 2.



- 3. Creación de una tarifa 7, tarifa social, destinada a determinados colectivos aplicando un descuento aún por definir que también sería aplicable a todo el mundo en episodios de contaminación**

CONFORME, a falta de definición de la operativa, el % de descuento y los colectivos afectados.

- 4. Flexibilización y estudio de los Turnos de Refuerzo**

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

- 5. 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.

- 6. Solicitan que las impresoras sean obligatorias a partir de diciembre de este año y que emitan facturas. Simultáneamente solicitan que las facturas en papel troqueladas se emitan exclusivamente en la SG de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi y en la organizaciones representativas del sector**

La obligatoriedad de la impresora existe desde el 14 de diciembre del año 2016, como estaba previsto 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, debemos precisar que este Ayuntamiento no es 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 ese reglamento y en su caso establecer qué otros requisitos debe cumplir el titular de una licencia de taxi en tanto que empresario 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 se puede exigir que sea capaz de calcular la cuota tributaria que debe constar en la factura cuando el viajero quiere una factura que le permita ejercer cualquier derecho de naturaleza tributaria. La impresora es un mero dispositivo adicional del taxímetro que permite imprimir la información que éste le da.

Sin embargo, es de destacar en este sentido, que el sector del taxi a través de sus representantes dispone de la posibilidad contemplada en el apartado cuatro del artículo 7 que prevé llegar a 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”



Respecto a la petición de elaborar única y exclusivamente las facturas troqueladas en la Subdirección General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi y en las organizaciones representativas del sector, entendemos que la petición se refiere a facturas que cumplan con todos los requisitos de la normativa fiscal, se estima que la misma es una medida restrictiva de la libertad de ejercicio y que va en contra de los avances tecnológicos teniendo en cuenta que la factura electrónica está admitida por la administración fiscal. En cualquier caso, las facturas que se emitan en papel o electrónicamente y que no se obtengan directamente de la impresora del taxímetro no pueden sustituir al tique de la impresora que seguirá siendo obligatorio como se establece en la ORT.

7. Solicitud de un Vehículo o Vehículos que cumplan unos estándares de calidad, ecología y capacidad mínimos.

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

8. Solicitud de uniformidad en la vestimenta obligatoria.

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

9. Solicitud de una revista municipal presencial.

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

10. Solicitud de paradas temporales y nocturnas en zonas donde exista demanda.

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

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



CONFORME. 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 materiales en los taxímetros en cuanto a número de tarifas que pueden soportar.

12. Solicitud de una campaña de información a los usuarios vía díptico con información de los derechos y garantías del servicio de taxi.

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



III) ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI

(7,15% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

- La propuesta de AMT supone un aumento de 0,50 € en el precio horario de las tarifas 1 y la 2 sin justificación de la subida y mantiene el resto de precios en las tarifas 1, 2 y 3. (En reuniones posteriores aclara que mantiene el precio de las tarifas 1 y 2)
- Además, reduce la tarifa fija de aeropuerto notablemente.
- Novedad: 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 10€ para todos los servicios que tengan un recorrido inferior a 4 km o tiempo equivalente.
- Propone un descuento de precio por km a partir de una distancia recorrida.
- DETALLE DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AMT Y OTRAS PROPUESTAS:

1. 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 tarifar el 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 velocidad a partir de la que se produciría el cambio de tarifa sería con esta propuesta de subida de:

- en Tarifa 1 de 19,52 km/hora en 2015 a 20 km/h en 2018
- en Tarifa 2 de 19,58 km/hora en 2015 a 20 km/h en 2018

Dado que en reuniones posteriores AMT aclara que propone mantener el precio de las tarifas 1 y 2, esta propuesta sería CONFORME, al no suponer subida de estas tarifas.



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.**

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, también se aplicaría esta nueva tarifa a viajes con destino Parque Ferial Juan Carlos I, que no tiene mucho sentido, y la franquicia propuesta supone una subida de precios para los viajes cortos. **En consecuencia, procede estudiar la aplicación y los valores de esta propuesta de nueva tarifa, pudiendo mejorarla estableciendo algunos ajustes.**

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 20 €.**

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.

5. 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 tarifa 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 12 tarifas que habría que añadir a las existentes: tarifa fija de aeropuerto e interurbanas, esto supone 15 tarifas que algunos modelos de taxímetro no admiten, sin contar con el problema del módulo repetidor que sólo llega hasta el dígito 9. Esta propuesta debería revisarse y considerar qué tarifas son las más convenientes renunciando a alguna.

6. Eliminación de los suplementos de taxi 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 (ver punto 2), podrían eliminarse los suplementos correspondientes.

7. Que la recogida de viajeros en los servicios contratados por radioemisora se mantenga como en el año 2017.

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.

8. 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 y materializada en los adhesivos tarifarios de 2017.

9. 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 para esta operación y puede facilitarse un uso fraudulento.

10. Conveniencia de ampliar la hora del turno de refuerzo de los sábados desde las 22:00 hasta las 07:00 horas del domingo y los domingos desde las 22:00 a las 06:00 horas del lunes.

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

11. Conveniencia de cambiar la actual regulación horaria para que los vehículos dispongan de 24 horas de servicio por jornada.

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





CONCLUSIONES DESPUÉS DE LAS REUNIONES MANTENIDAS CON EL SECTOR Y PROPUESTA FINAL DEL AYUNTAMIENTO

Tras el estudio de las propuestas y las reuniones celebradas con las asociaciones representativas del sector, se extraen estas conclusiones:

✓ CREACIÓN NUEVA TARIFA Y SUBIDA ECONÓMICA T2

1. Después del análisis pormenorizado de las distintas peticiones y teniendo en cuenta los índices de precios al consumo, tanto el general como el de transporte, y los correspondientes a los precios de los carburantes, se acepta con matices la petición de nueva tarifa propuesta por Gremial y AMT, a la que no se opone la FPT :

- Carrera mínima de x euros (a definir) con franquicia (a definir km) y, una vez superados, el taxímetro continúa en la tarifa que le corresponda.

Esta nueva tarifa (tarifa 7) sería aplicable las 24 horas todos los días del año a:

- servicios con origen en estaciones de ferrocarril de Chamartín y Atocha y de autobuses de Av. América y Méndez Álvaro
- servicios con origen Parque Ferial Juan Carlos I

No será de aplicación para los servicios contratados por teléfono, radioemisora o medios telemáticos.

Ventajas:

- Desaparecen los suplementos de origen en estaciones y en Parque Ferial Juan Carlos I (de 3 euros), que se incorporan a la nueva tarifa.
- Desaparece el suplemento de 3 euros de destino Parque Ferial Juan Carlos I, que no se incorpora a ninguna tarifa.
- Al desaparecer el suplemento de 3 euros se simplifica el cuadro de suplementos, se da seguridad al usuario, que observa que paga lo que marca el taxímetro, y se evita mala praxis.
- No supone subida de precios para estos servicios.

Cálculo de la franquicia y de la cuantía: En primer lugar se debe rebajar la franquicia propuesta inicialmente de 4 km, que perjudica los servicios de corto recorrido, a un entorno que no supere los

2 km. Por otro lado, para calcular la cuantía sin que suponga una subida de precio pero tampoco una bajada, dado que la nueva tarifa 7 será aplicable 24 horas todos los días del año, se parte de cálculos realizados con tarifa 1, que hay que compensar, para que su precio no suponga una bajada de tarifas, teniendo en cuenta:

- El precio que tendría el servicio en horario nocturno de 21.00 h. a 07.00 h de lunes a viernes, los sábados, domingos y festivos. Por tanto se pondera el cálculo inicial considerando los datos del último estudio del ayuntamiento, que expresan que el peso de la tarifa 1 supone el 47,85% y que el peso de la tarifa 2 es del 39,19 % del total de los servicios.
- Que además se elimina el suplemento de destino al Parque Ferial Juan Carlos I

Cálculo de la cuantía con franquicia: el precio de la franquicia incluye el suplemento y supone congelación del precio de estos servicios.

TARIFA 7	1,68 KM DIURNOS		1,68 KM NOCTURNOS	
PRECIO DE INICIO	2,4	2,40 €	2,9	2,90 €
PRECIO KM	1,05	1,76 €	1,2	2,02 €
PRECIO HORA	20,5		23,5	
SUPLEMENTO	3	3,00 €	3	3,00 €
PRECIO		7,16 €		7,92 €
PRECIO MEDIO PONDERADO			7,50 €	
PONDERACIONES				
Tarifa 1	47,85	0,550		
Tarifa 2	39,19	0,450		
	87,04			

Se acepta la subida en el entorno del Índice de Transporte Público Urbano del 0,4% para la tarifa 2, con el fin de retribuir y animar la oferta en el horario y días de la tarifa 2.

Además, se considera lo indicado en el epígrafe B. CONSIDERACIONES PREVIAS de este informe, esto es, que 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.

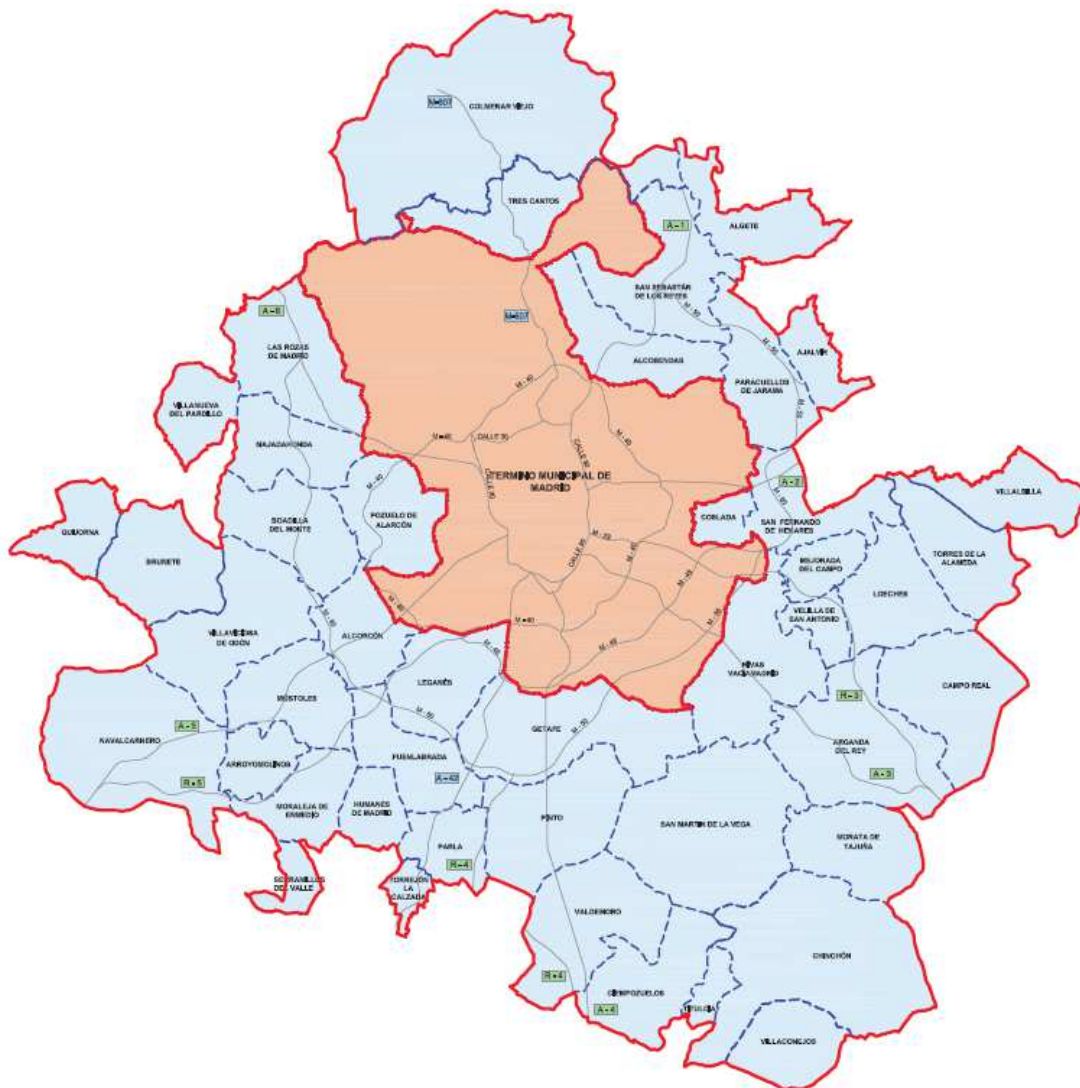
En consecuencia, los valores de la tarifa 2 quedarían del siguiente modo:

TARIFA 2	2017	2018
PRECIO DE INICIO	2,90	2,95
PRECIO KM	1,20	1,20
PRECIO HORA	23,50	23,60
FRANQUICIA	0,00	0,00



✓ CAMBIOS EN LAS ZONAS DE RECOGIDA DE VIAJEROS EN VIAJES CONCERTADOS

Se elimina la referencia a las extintas zonas A y B y se sustituye por recogida del viajero en el término municipal de Madrid y recogida del viajero en el resto del APC.



✓ PROPUESTA TARIFARIA DEL AYUNTAMIENTO

PROPUESTA AYUNTAMIENTO

TARIFA	CONCEPTO	Tarifa 2017	Tarifa 2018
1	Inicio de servicio	2,40	2,40
	Precio km	1,05	1,05
	Precio hora	20,50	20,50
	Franquicia	0,00	0,00
2	Inicio de servicio	2,90	2,95
	Precio km	1,20	1,20
	Precio hora	23,50	23,60
	Franquicia	0,00	0,00
3	Inicio de servicio	20,00	20,00
	Precio km	1,05	1,05
	Precio hora	20,50	20,50
	Franquicia	10.000m	10.000m
4	Inicio de servicio	30,00	30,00
	Precio km	0,00	0,00
	Precio hora	0,00	0,00
	Franquicia	0,00	0,00
7	Inicio de servicio	0,00	7,50
	Precio km	0,00	1,05
	Precio hora	0,00	20,50
	Franquicia	0,00	1.680m
Suplementos	Nochebuena y Nochevieja	6,70	6,70
	Estaciones	3,00	0,00
	Aeropuerto	5,50	5,50
	Recinto Ferial	3,00	0,00
	A Partir Quinto Pasajero	1	1