



INFORME SOBRE LA REVISIÓN DE TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXI DE MADRID PARA EL AÑO 2020

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 promulgó 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, modificado por Decreto 35/2019, de 9 de abril, que en su apartado primero indica: “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 Madrid, 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 de Madrid 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, 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.

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 agosto de este año, el IPC general interanual va a situarse en el mes de diciembre en el 1,1% con una media anual de 0,7%.

Según se establece en el informe citado, el precio del barril de crudo ha descendido hasta situarse en torno a 62 dólares, frente a los 64 contemplados en el anterior escenario central de previsiones. A partir del precio actual de esta materia prima y de los resultados de inflación de agosto, las previsiones se han revisado a la baja. En el escenario central, que supone el mantenimiento del crudo en torno al nivel más reciente, la previsión para la tasa media anual de este año se ha rebajado hasta un 0,7% (desde el 0,8% anterior), con una interanual en diciembre del 1,1% (frente al 1,3% anterior). Para 2020, la previsión para la tasa media anual se sitúa en el 1%, con una interanual en diciembre también del 1%. La previsión media anual para la tasa subyacente se sitúa en el 0,9% este año y el 1% el próximo.

En un escenario en el que el precio del petróleo se encarece progresivamente hasta 70 dólares, la tasa media anual de 2019 se mantendría en el 0,8% mientras que la de 2020 se elevaría hasta el 1,4%. Finalmente, en un escenario en el que el precio del crudo desciende hasta 55 dólares, las tasas medias anuales serían del 0,7% y 0,6% en dichos años respectivamente.

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.

En los supuestos de prórroga anual, los conceptos económicos de este convenio se revisarán anualmente con el incremento del IPC real del año anterior.

IPC del Transporte

Los índices de Transporte utilizados en este estudio son:

IPC Transporte Nacional.

IPC Transporte de la Comunidad de Madrid.

IPC Transporte Público Urbano Nacional.

Los incrementos interanuales de estos índices en agosto de 2019 han sido del 0,2%, 1,1% y 0,6% respectivamente.

Agrupación de Índices

CUADRO I

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS IPC INTERANUALES EN EL 2019

INCREMENTO 2019-2018	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO
IPC GENERAL NACIONAL	1%	1,1%	1,3%	1,5%	0,8%	0,4%	0,5%	0,3%
IPC TRANSPORTE NACIONAL	-0,2%	1,8%	3,0%	3,2%	1,8%	0,0%	0,5%	0,2%
IPC TRANSPORTE URBANO NACIONAL	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%
IPC GENERAL MADRID	1,3%	1,5%	1,6%	1,8%	1,1%	0,7%	0,8%	0,7%
IPC TRANSPORTE MADRID	0,7%	2,9%	4,2%	4,5%	2,8%	1,1%	1,4%	1,1%
IPC CARBURANTES Y COMBUSTIBLES NACIONAL	-0,3%	4,2%	6,3%	6,0%	3,6%	-0,5%	-0,5%	-1,1%
IPC CARBURANTES Y COMBUSTIBLES MADRID	1,4%	6,3%	8,7%	8,1%	5,4%	1,3%	1,2%	0,3%

Fuente: INE

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
% DIC 18 MAYO 19	0,5	0,5	4,7	5,7	0,4
% DIC 18 AGOSTO 19	-0,3	-0,2	3,5	4,2	0,4

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

CUADRO III.

EVOLUCIÓN DE LAS VARIACIONES DE LAS TARIFAS Y DE LOS ÍNDICES INTERANUALES EN LOS DIFERENTES PERIODOS

PERIODO	IPC GENERAL NACIONAL	IPC GENERAL MADRID	IPC TRANS NACIONAL	IPC TRANS MADRID	IPC TRANS PUBLICO URBANO NACIONAL	PERIODO	VARIACIÓN MEDIA APLICADA
Ago 07/ Ago 06	2,18	2,18	-0,06	-0,04	4,19	Jul 07 / Jul 06	6,76
Sep 07 / Sep 06	2,68	2,64	2,57	2,73	4,19	Ago 07 / Ago 06	
Ago 08/ Ago 07	4,90	4,67	8,62	9,19	5,35	Jul 08 / Jul 07	6,05
Sep 08 / Sep 07	4,54	4,34	7,15	7,61	5,33	Ago 08 / Ago 07	
Ago 09/ Ago 08	-0,81	-0,52	-6,39	-5,96	5,81	Ago 09/ Ago 08	0,20
Sep 09/ Sep 08	-1,03	-0,68	-6,78	-6,28	5,67	Sep 09/ Sep 08	
Sep 10/ Sep 09	2,13	2,09	6,79	6,96	3,36	Sep 10/ Sep 09	1,76
Oct 10/ Oct 09	2,33	2,26	6,95	7,02	3,48	Dic 10/ Dic 09	
Jul 11/ Jul 10	3,09	2,89	7,75	7,37	2,62	Jul 11/ Jul 10	1,63
Ago 11/ Ago 10	2,96	2,88	7,46	7,47	3,17	Ago 11/ Ago 10	
Ago 12/ Ago 11	2,70	2,50	6,10	6,00	8,90	Ago 12/ Ago 11	2,82
Sept 12/ Sept 11	3,40	3,20	7,20	7,10	8,55	Sept 12/ Sept 11	
Ago13/ Ago 12	1,5	1,4	-0,4	0,2	4,7	Jul13/ Jul12	3,53
Sept 13/ Sept 12	0,3	0,3	-1,6	-1,2	3,7	Sept 13/ Sept 12	
Ago14/ Ago 13	-0,5	-0,3	-0,4	-0,6	1,4	Jul 14/ Jul 13	-0,88%
Ago 15/ Ago 14	-0,4	-0,5	-5,4	-5,2	0,1	Jul15/Jul14	0,00%
Ago 16/ Ago 15	-0,1	-0,2	-1,9	-2,5	-0,6	Ago 16/Ago 15	0,00%
Sept 17/ Sept16	1,8	1,8	3,4	2,9	0,4	Sep 17/ Sep 16 6	0,00%
Ago 18/ Ago 17	0,6	0,6	3,5	3,4	0,4	Ago 18/ Ago 17	3,37%

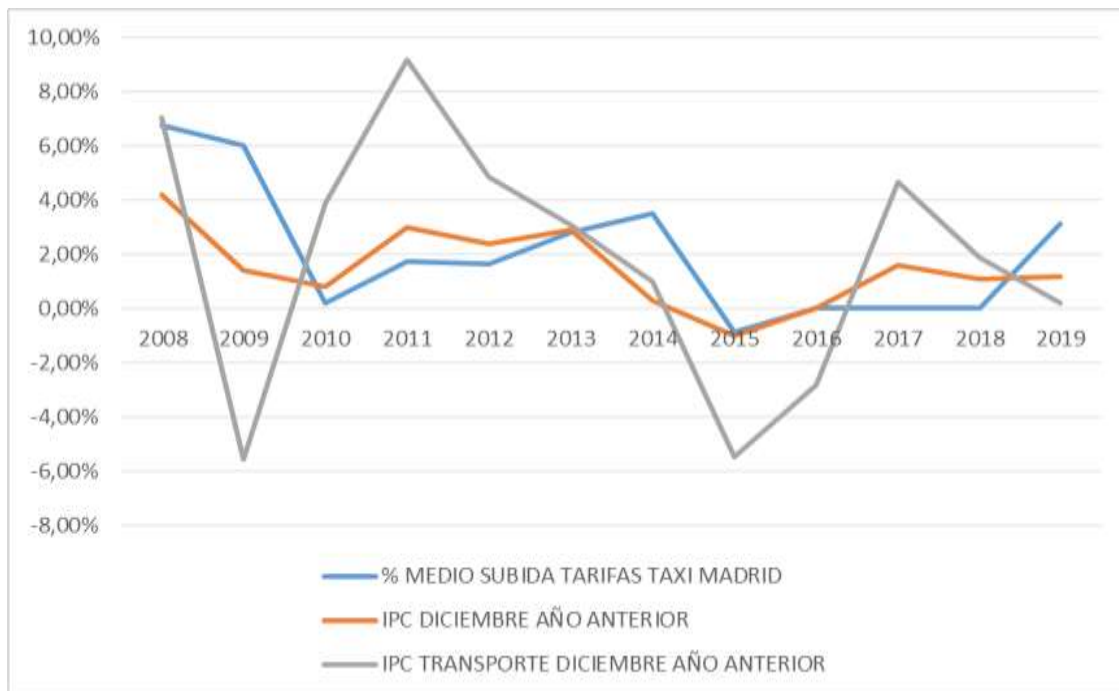
A la hora de analizar la evolución de los precios podemos ver paralelamente los índices de precios correspondientes a diciembre de cada año y las variaciones de los precios de las tarifas de taxi que se aplicaron al año siguiente.

CUADRO IV.
COMPARACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE LAS TARIFAS DEL TAXI

AÑO	% MEDIO MODIFICACIÓN TARIFAS TAXI MADRID	IPC GENERAL DICIEMBRE AÑO ANTERIOR	IPC GENERAL 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%
2019	3,37%	1,20%	0,20%
ACUMULADO	25,24%	17,92%	22,08%

Se observa que el acumulado de los incrementos de tarifa supera al acumulado del índice de precios general y al del transporte, a pesar de la congelación de tarifas de los últimos años anteriores a 2019.

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 FPTM, en relación con el actual régimen tarifario, propone:

1. Un aumento general del orden del 5% en la tarifa 2 para incentivar la prestación de servicio en horario nocturno y festivos.
2. Un aumento de la tarifa 3, reduciendo 500 metros la franquicia kilométrica.
3. Unificar la cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados en toda el APC a 5 euros.
4. Solicita la implantación del precio máximo, que sería cerrado, para servicios precontratados.
5. Solicita la creación de dos nuevas tarifas:
6. Una tarifa ecológica reducida con disminución de todos los conceptos de un 10% aplicable en los episodios de contaminación ambiental a partir del nivel 3.
7. Una tarifa decreciente consistente en aplicar una disminución de 5 céntimos en el precio por kilómetro a partir del 15º kilómetro recorrido.

VALORACIÓN DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA FPTM Y OTRAS PROPUESTAS:

1. Incremento general del 5% en la tarifa 2.

CONFORME CON MATICES. La subida de tarifas del año pasado se situó en su conjunto en el entorno ponderado del 5%, acentuándose esta subida precisamente en todos los conceptos de la tarifa 2, tarifa que hace especial incidencia en retribuir los momentos de mayor escasez de oferta del servicio, esto es, noches y festivos, a petición de esta asociación. Se puede estudiar una subida menos acusada.

2. Incremento de la tarifa 3, reduciendo 500 metros la franquicia kilométrica.

NO CONFORME. Esta tarifa también sufrió un incremento en la última revisión de tarifas mediante la reducción de su franquicia kilométrica en 500 metros. La subida ahora propuesta, en forma de reducción de franquicia de otros 500 metros, no tiene justificación y además puede resultar poco transparente desde el punto de vista del usuario, que percibe que se mantiene el precio de esta tarifa cuando en realidad se ha subido.



3. Unificar la cuantía máxima por recogida de viajeros a 5 euros

CONFORME. Esta petición ofrece mayor claridad y seguridad a los usuarios al no distinguir entre zonas tarifarias, asumiendo, además, que no toda la flota de taxis presta servicio en el mismo espacio, es decir, que no todos los servicios parten de la misma zona. Este tipo de contratación es beneficiosa para todos, ya que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y la contaminación ambiental.

4. Solicitud de implantación del precio máximo, que sería cerrado, para servicios precontratados.

CONFORME: Sobre el sistema de precontratación de los servicios con precio cerrado previo a su prestación, la normativa vigente en materia de transporte ya contempla tal posibilidad, a tenor de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 38 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, Decreto 74/2005, de 28 de julio, modificado por Decreto 35/2019, de 9 de abril.

5. Solicitud de tarifa ecológica reducida.

CONFORME CON MATICES, a falta de definición de la operativa, el porcentaje de descuento o la aplicación según los episodios de contaminación. La propuesta supone crear una nueva tarifa que habría que añadir a las existentes y hay que contar con las limitaciones de capacidad de taxímetros y módulos tarifarios.

6. Solicitud de tarifa decreciente

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 aquí se propone, pero el cambio se hace a una nueva tarifa con un precio por kilómetro más reducido. La propuesta del descuento de precio por km según distancia supone nuevas tarifas que habría que añadir a las existentes y hay que contar con las limitaciones de capacidad de taxímetros y módulos tarifarios.

7. 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.

8. Estudio de las limitaciones donde podrán prestar servicio las licencias que salgan al denominado "refuerzo".

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 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.

11. 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.

II) ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID
(31,17% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

1. La propuesta de AGATM incrementa los precios del concepto de *Inicio del servicio* en todas las tarifas.
2. En la tarifa 3 del aeropuerto propone introducir los viajes con destino al aeropuerto.
3. Propone subida del concepto *precio por hora* en las tarifas 1 y 2.
4. Propone mantener los precios kilométricos, los suplementos y la cuantía máxima sin cambios.
5. Propone que en las tarifas con franquicia se empiece a facturar con la tarifa que corresponda según tramo horario al agotarse dicha franquicia.
6. Propone la creación de una nueva tarifa para la precontratación vía aplicación por teléfono móvil.

VALORACIÓN DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AGATM:

1. **Subida generalizada de tarifas 1, 2, 3, 4 y 7 según el siguiente detalle:**

AGATM	CONCEPTOS	2019	2020	DIFERENCIA	DIFERENCIA PORCENTUAL
tarifa 1	PRECIO DE INICIO	2,5	2,8	0,3	12,00%
	PRECIO KM	1,1	1,1	0	0,00%
	PRECIO HORA	22	23	1	4,55%
tarifa 2	PRECIO DE INICIO	3,1	3,5	0,4	12,90%
	PRECIO KM	1,3	1,3	0	0,00%
	PRECIO HORA	25	26	1	4,00%
tarifa 3	PRECIO DE INICIO	20	25	5	25,00%
	PRECIO KM	1,05	1,05	0	0,00%
	PRECIO HORA	20,5	20,5	0	0,00%
tarifa 4	PRECIO DE INICIO	30	35	5	16,67%
	PRECIO KM	0	0	0	0,00%
	PRECIO HORA	0	0	0	0,00%
tarifa 7	PRECIO DE INICIO	7,5	8	0,5	6,67%
	PRECIO KM	1,1	1,1	0	0,00%
	PRECIO HORA	22	22	0	0,00%
INCREMENTO					5,45%

NO CONFORME. Esta propuesta supone una subida media muy significativa de estas tarifas en su conjunto, superior al 5%, que no se justifica.



2. Subida de la tarifa 3 a 25 euros, 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 ordinarios a los que se aplican las tarifas que en su caso corresponda. Se encarecerían todos los viajes con destino aeropuerto al recuperar, por la vía del precio del *Inicio del servicio*, el suprimido suplemento de aeropuerto de 5,50 euros, especialmente los viajes al aeropuerto desde las zonas más cercanas, sin ninguna justificación.

3. Subir las tarifas 5 y 6 lo que corresponda.

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

4. Mantener suplementos y cuantía máxima sin cambios.

CONFORME CON MATICES. La supresión de suplementos llevada a cabo el año pasado, exceptuando los suplementos de Nochebuena y Nochevieja, ha dotado de claridad y seguridad a la estructura tarifaria, ayudado a la transparencia de las tarifas y mejorado la competitividad del sector.

Por su parte, la operativa del concepto de *cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados* ha fomentado este tipo de contratación, que resulta beneficiosa para todos, puesto que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y la contaminación ambiental, aunque sería deseable unificar esa cuantía sin diferenciar zonas de recogida.

5. En las tarifas con franquicia, empezar a facturar con la tarifa que corresponda según tramo horario al agotarse dicha franquicia.

CONFORME. Es la operativa que corresponde en este tipo de tarifas, tarifas 3 y 7.

6. Creación de una nueva tarifa para precontratación vía aplicación por teléfono móvil.

CONFORME CON MATICES. Sobre el sistema de precontratación de los servicios con precio cerrado previo a su prestación, la normativa vigente en materia de transporte ya contempla tal posibilidad, a tenor de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 38 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, Decreto 74/2005, de 28 de julio, modificado por Decreto 35/2019, de 9 de abril. La operativa concreta, desde el punto de vista técnico, se adecuará a lo que se establezca normativamente.

III) ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID

(13,27% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

1. La propuesta incrementa los precios de todos los conceptos de las tarifas principales: tarifas 1 y 2.
2. En la tarifa 3 del aeropuerto propone introducir los viajes con destino al aeropuerto, rebajando la *franquicia* a 6 km y el concepto de *Inicio del servicio* a 15 euros.
3. En la tarifa 4, tarifa fija del aeropuerto, propone rebajar el concepto de *Inicio del servicio* a 15 euros con un tope de 35 euros.
4. Propone que la tarifa 7 se aplique también en eventos especiales.
5. Propone subir a 7 euros los suplementos existentes de Nochebuena y Nochevieja
6. Propone recuperar el *suplemento por ocupación a partir del 5º pasajero* y subirlo a 2 euros.
7. Propone eliminar el concepto de *Cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados* y habilitar en su lugar un suplemento de 3 euros sin distinción de zonas.

VALORACIÓN DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR AETM

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

ÉLITE	CONCEPTOS	2019	2020	DIFERENCIA	DIFERENCIA PORCENTUAL
tarifa 1	PRECIO DE INICIO	2,5	2,6	0,1	4,00%
	PRECIO KM	1,1	1,15	0,05	4,55%
	PRECIO HORA	22	24	2	9,09%
tarifa 2	PRECIO DE INICIO	3,1	3,2	0,1	3,23%
	PRECIO KM	1,3	1,35	0,05	3,85%
	PRECIO HORA	25	28	3	12,00%
INCREMENTO					3,06%

NO CONFORME: Una subida de todos los conceptos de las tarifas más utilizadas supone un importante impacto que no se justifica, considerando además que la subida de tarifas del año pasado se situó en el entorno ponderado del 5%.



2. Introducir los viajes con destino al aeropuerto en la tarifa 3, rebajando la franquicia a 6 km y el concepto de *Inicio del servicio* a 15 euros

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 ordinarios a los que se aplican las tarifas que en su caso corresponda. Se encarecerían todos los viajes con destino aeropuerto al recuperar, por la vía del precio del *Inicio del servicio*, el suprimido suplemento de aeropuerto de 5,50 euros, especialmente los viajes al aeropuerto desde las zonas más cercanas, sin ninguna justificación.

3. En la tarifa 4, tarifa fija del aeropuerto, rebajar el concepto de *Inicio del servicio* a 15 euros con un tope de 35 euros.

NO CONFORME. Esta propuesta supone en la práctica la desaparición de la tarifa fija al sugerir que se aplique un precio mínimo y un máximo y, por tanto, una variabilidad que estará en una horquilla entre 15 y 35 euros.

Aunque no se explica la operativa, es de suponer que se propone establecer un precio de *Inicio de Servicio* (de 15 euros con la misma franquicia) y parar manualmente el taxímetro cuando llegue al tope establecido (de 35 euros). Esta propuesta perjudica la competitividad del sector y la claridad de las tarifas, ofreciendo, por tanto, inseguridad a los usuarios.

4. Aplicar la tarifa 7 también en las paradas para eventos especiales.

NO CONFORME. Esta propuesta supone su aplicación en paradas provisionales para eventos especiales, lo que implica una subida de precios en estos casos del orden del extinto suplemento de estaciones (3 euros) y aumentar la casuística en la aplicación de las tarifas, por lo que se desaconseja.

5. Subir a 7 euros los suplementos existentes de Nochebuena y Nochevieja.

NO CONFORME. La supresión de suplementos llevada a cabo el año pasado, exceptuando los suplementos de Nochebuena y Nochevieja, ha dotado de claridad y seguridad a la estructura tarifaria, ayudado a la transparencia de las tarifas y mejorado la competitividad del sector. Es conveniente mantener estables estos precios.

6. Recuperar el suplemento por ocupación a partir del 5º pasajero y subirlo a 2 euros.

NO CONFORME. Es un concepto que ya se había suprimido en 2019, que perjudica la competitividad del sector y la claridad de las tarifas. Su supresión da seguridad al usuario, que observa que paga lo que marca el



taxímetro, evitando a la vez mala praxis. El precio de 2 euros supondría, además, una subida del 100% con respecto al año 2018 que no se justifica.

7. Eliminar el concepto de la *Cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados* y sustituirlo por un suplemento único de 3 euros

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 operativa con cuantía máxima es beneficiosa para todos, ya que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y la contaminación ambiental.



IV) ASOCIACIÓN MADRILEÑA DEL TAXI

(8,26% de representación en el CMTC)

PROPUESTA TARIFARIA:

1. La propuesta de AMT sube todos los conceptos de la tarifa 1 y mantiene los de la tarifa 2.
2. Propone un descuento paulatino de 5 céntimos del precio por km a partir del 15º en las tarifas 1 y 2.
3. En la tarifa 3 del aeropuerto propone introducir los viajes con destino al aeropuerto, rebajando la *franquicia* a 7 km y el concepto de *Inicio del servicio* a 16 euros.
4. En la tarifa 4, tarifa fija del aeropuerto, propone rebajar el concepto de *Inicio del servicio* a 20 euros con un máximo de 30 euros.
5. En la tarifa 7 propone introducir los viajes con destino al recinto Parque Ferial Juan Carlos I, aumentando la *franquicia* a 4 km y los conceptos de *Precio por Km* y *Precio por hora*.
6. Propone subir a 7 euros los suplementos existentes de Nochebuena y Nochevieja
7. Unificar la *Cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados* en toda el APC a 5 euros.
8. Solicita la creación de una nueva tarifa para la implantación del precio máximo para servicios precontratados calculado mediante la aplicación TXMAD.

VALORACIÓN DE LAS TARIFAS SOLICITADAS POR LA AMT Y OTRAS PROPUESTAS:

1. Subir todos los conceptos de la tarifa 1 y mantener los de la tarifa 2.

NO CONFORME. La subida de tarifas del año pasado en su conjunto se situó en el entorno ponderado del 5%. Esta propuesta supone una subida significativa por todos los conceptos de la tarifa 1, que supondría un 4,3% concretamente para esta tarifa básica que no se justifica.

2. Solicitan un descuento paulatino de 5 céntimos del precio por km a partir del 15º en las tarifas 1 y 2.

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 aquí se propone, pero el cambio se hace a una nueva tarifa con un precio por kilómetro más reducido. La propuesta del descuento de precio por km según 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.

3. Introducir los viajes con destino al aeropuerto en la tarifa 3, rebajando la franquicia a 7 km y el concepto de *Inicio del servicio* a 16 euros

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 ordinarios a los que se aplican las tarifas que en su caso corresponda. Se encarecerían todos los viajes con destino aeropuerto al recuperar, por la vía del precio del *Inicio del servicio*, el suprimido suplemento de aeropuerto de 5,50 euros, especialmente los viajes al aeropuerto desde las zonas más cercanas, sin ninguna justificación.

4. En la tarifa 4, tarifa fija del aeropuerto, rebajar el concepto de *Inicio del servicio* a 20 euros con un máximo de 30 euros.

NO CONFORME. Esta propuesta supone en la práctica la desaparición de la tarifa fija al sugerir que se aplique un precio mínimo y un máximo y, por tanto, una variabilidad que estará en una horquilla entre 20 y 30 euros.

Aunque no se explica la operativa, es de suponer que se propone establecer un precio de *Inicio de Servicio* (de 20 euros con la misma franquicia) y parar manualmente el taxímetro cuando llegue al tope establecido (de 30 euros). Esta propuesta perjudica la competitividad del sector y la claridad de las tarifas, ofreciendo, por tanto, inseguridad a los usuarios.

5. Aplicar la tarifa 7 también con destino Parque Ferial Juan Carlos I y aumentar la franquicia y los precios horario y kilométrico.

NO CONFORME. Esta propuesta supone su aplicación en viajes con destino al recinto ferial, aplicación que fue suprimida el año pasado, lo que implica una subida de precios en estos viajes del orden del extinto suplemento (3 euros), sobre todo en los viajes más cortos, y aumentar la casuística en la aplicación de esta tarifa que no se justifica.

6. Subir a 7 euros los suplementos existentes de Nochebuena y Nochevieja.

NO CONFORME. La supresión de suplementos llevada a cabo el año pasado, exceptuando los suplementos de Nochebuena y Nochevieja, ha dotado de claridad y seguridad a la estructura tarifaria, ayudado a la transparencia de las tarifas y mejorado la competitividad del sector. Es conveniente mantener estables estos precios.

7. Unificar la *Cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados* a 5 euros

CONFORME. Esta petición ofrece mayor claridad y seguridad a los usuarios al no distinguir entre zonas tarifarias, asumiendo, además, que no toda la flota de taxis presta servicio en el mismo espacio, es decir, que no



todos los servicios parten de la misma zona. Este tipo de contratación es beneficiosa para todos, ya que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y la contaminación ambiental.

8. Creación de una nueva tarifa, tarifa 8, para la implantación del precio máximo para servicios precontratados calculado mediante la aplicación TXMAD.

CONFORME CON MATICES. Sobre el sistema de precontratación de los servicios con precio cerrado previo a su prestación, la normativa vigente en materia de transporte ya contempla tal posibilidad, a tenor de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 38 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, Decreto 74/2005, de 28 de julio, modificado por Decreto 35/2019, de 9 de abril. La operativa concreta, desde el punto de vista técnico, se adecuará a lo que se establezca normativamente.

9. Incluir un código QR en los adhesivos de tarifas que enlace con un audio de las tarifas vigentes para evitar llevar las tarifas en Braille.

El código QR ya está incorporado a los adhesivos de tarifas. Por lo que respecta a las tarifas escritas en sistema Braille, hay que estar a lo que dispone la normativa estatal sobre accesibilidad.

10. Entrada en vigor de la modificación de las tarifas el 15 de diciembre de 2019.

NO CONFORME. Deben tenerse en cuenta los plazos imprescindibles para llevar a cabo técnicamente la inyección de las tarifas.

11. Permitir el paso de las tarifas 1 ó 2 a la 3, 4 ó 7.

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.

12. Permitir prestar servicio diario de 24 horas.

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



F. PROPUESTA INICIAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Analizadas las propuestas de las entidades representativas del sector del taxi representadas en la Sección de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo, el Ayuntamiento de Madrid propone lo siguiente:

1. Se considera adecuada una actualización de precios similar a la variación del IPC concentrada en la Tarifa 2, con el fin de retribuir los momentos de mayor escasez de oferta del servicio, esto es, noches y festivos, y una actualización de los valores de la Tarifa 3, teniendo en cuenta que el Índice de Precios Interanual del Transporte en la Comunidad de Madrid se sitúa en el 1,1% en el mes de agosto de 2019.
2. Paralelamente, se considera adecuado unificar la *Cuantía máxima por recogida de viajeros en servicios concertados* a la cantidad de 5 euros, unificación que ofrece mayor claridad y seguridad a los usuarios al no distinguir entre zonas tarifarias, asumiendo, además, que no toda la flota de taxis presta servicio en el mismo espacio, es decir, que no todos los servicios parten de la misma zona. Este tipo de contratación es beneficiosa para todos, puesto que reduce el número de kilómetros en vacío, mejora la circulación y la contaminación ambiental.
3. Se considera conveniente y ventajoso crear una tarifa con una reducción del 10% sobre la tarifa T1, aplicable en el municipio de Madrid a todos los usuarios en los episodios de alta contaminación que implican restricciones al tráfico. En cualquier caso, supone crear una nueva tarifa que habría que añadir a las existentes y hay que contar con las limitaciones de capacidad de taxímetros y módulos tarifarios.

ESCENARIOS DE APLICACIÓN:

Escenarios 3, 4 y ALERTA, 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.
4. Sobre el sistema de precontratación de los servicios con precio cerrado previo a su prestación, la normativa vigente en materia de transporte ya contempla tal posibilidad, a tenor de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 38 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, Decreto 74/2005, de 28 de julio, modificado por Decreto 35/2019, de 9 de abril. No obstante,

la operativa concreta, desde el punto de vista técnico, se adecuará a lo que se establezca normativamente.

En consecuencia, la propuesta del Ayuntamiento para 2020:

AYUNTAMIENTO	CONCEPTOS	2019	2020	DIFERENCIA	DIFERENCIA PONDERADA
tarifa 1	PRECIO DE INICIO	2,50	2,50	0,00	0,0000 %
	PRECIO KM	1,10	1,10	0,00	0,0000 %
	PRECIO HORA	22,00	22,00	0,00	0,0000 %
tarifa 2	PRECIO DE INICIO	3,10	3,15	0,05	0,2286 %
	PRECIO KM	1,30	1,35	0,05	0,6943 %
	PRECIO HORA	25,00	25,30	0,30	0,1163 %
tarifa 3	PRECIO DE INICIO	20,00	20,00	0,00	0,0000 %
	PRECIO KM	1,05	1,10	0,05	0,0327 %
	PRECIO HORA	20,50	22,00	1,50	0,0044 %
tarifa 4	PRECIO DE INICIO	30,00	30,00	0,00	0,0000 %
	PRECIO KM	0,00	0,00	0,00	0,0000 %
	PRECIO HORA	0,00	0,00	0,00	0,0000 %
tarifa 7	PRECIO DE INICIO	7,50	7,50	0,00	0,0000 %
	PRECIO KM	1,10	1,10	0,00	0,0000 %
	PRECIO HORA	22,00	22,00	0,00	0,0000 %
INCREMENTO					1,08%

AYUNTAMIENTO	CONCEPTOS	2020
tarifa 8	PRECIO DE INICIO	2,20
	PRECIO KM	1,00
	PRECIO HORA	20,00

SUPLEMENTOS: Viajes en los días 24 y 31 de diciembre: 6,70 €

CUANTÍA MÁXIMA POR SERVICIOS PRECONTRATADOS: hasta 5,00 €