



asociación gremial de auto-taxi
de madrid

Presidencia

AYUNTAMIENTO DE MADRID
Área de Gobierno, de Medio Ambiente y Movilidad
Departamento Jurídico del Taxi

Madrid, 1 de febrero 2021

Don Albero Andrés de la Fuente Miñambres mayor de edad en calidad de **Presidente** de la **ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO TAXI DE MADRID**, con CIF G28242014 y domicilio en Madrid, calle Ponzano 5-7 28010 Madrid, email: presidencia@gremial-taximadrid.com, teléfono 638070697.

ALEGACIONES:

- Una. Artículo 7 Transmisión.

Se considera contrario a derecho la obligación del titular de la licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registro de Bienes Muebles.

Y ello, porque no existe norma con rango legal que fije la obligatoriedad de la inscripción de cargas en dicho Registro. A los efectos de cargas deber ser el registro municipal el que sirva para acreditar las cargas que judicial o administrativamente existiesen siendo de oficio la comprobación por el órgano municipal de dicha inexistencia con carácter previo a la transmisión, y ello, sin perjuicio, de las inscripciones de cargas en otros registros ajenos al control municipal.

- Dos. Artículo 16 en relación, al artículo 21.

Se suprime el diésel vehículos eurotaxi. Lo cual, no tiene justificación, máxime si tenemos en cuenta cuatro cuestiones esenciales:

- el número de estos vehículos en la actualidad en relación al número total de taxis.

- la aplicación de esta Ordenanza a la totalidad de municipios que integran el APC.

- El artículo 195 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, establece:

Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis.

“ Se prohíbe la circulación por la vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental O EMISIONES o ECO para categoría de M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para la categoría M1.”

- Y la Disposición Transitoria segunda de la misma norma. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis que establece:

“Los vehículos autotaxi y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que a la entrada en vigor de esta Ordenanza ya estén asignados a esa finalidad y no cumplan los requisitos ambientales contemplados en el artículo 195, podrán seguir circulando de acuerdo con las siguientes disposiciones:

-Hasta el 31 de diciembre de 2022 se permite la circulación de los vehículos con categoría A de la clasificación ambiental y categoría B de clasificación ambiental para categoría M1, salvo los vehículos acondicionados”.

- Tres. Artículo 22.

- El apartado e) sobre *Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva* y ya que no figura el coste y mantenimiento de dicho instrumento en cada vehículo, ni datos estadísticos que configuren la necesidad de dicho requisito en la totalidad de la flota de taxis.

- La exigencia de los totalizadores, en todo caso, únicamente podrá efectuarse al momento de cambio tarifario con el fin de evitar el desprecintado del aparato taxímetro con los costes y molestias que llevaría en otro caso.

- Cuatro. Artículo 28.

El apartado 2) no procede el conocimiento del medio físico en la redacción dada al utilizarse por profesionales y particulares en siglo XXI los navegadores y demás elementos técnicos.

Debe fijarse más exámenes para la obtención del Permiso Municipal de Auto Taxi.

- Cinco. Artículo 31.

No resulta justificado la exigencia que figure el horario en la tarjeta a tiempo parcial, pudiera no ser el mismo todos los días.

- Seis. Artículo 33. Devolución tarjeta identificación.

La declaración de incapacidad temporal no significa que el conductor no mantenga relación con la actividad de taxi, por lo que no procede la entrega de dicha tarjeta en 30 días suponiendo una causa injustificada y desproporcionada que infringe el artículo 5 de la Ley 20/2013m de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado.

- Siete. Artículo 37.

No existe justificación que en una actividad como el taxi se imponga por razones económicas la limitación de la actividad a pares e impares.

Debe tenerse en cuenta que cada unidad de taxi tiene una forma de prestación y ganancias diferentes.

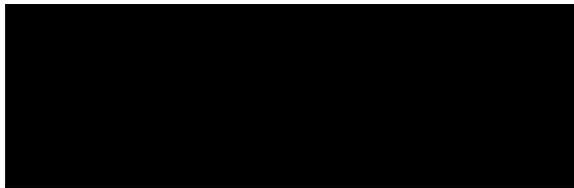
Así, nos encontramos con que dos unidades de taxi trabajan diferentes:

- No trabaja igual quien tiene clientes particulares que quienes los busca.
- Ni quien tiene una cooperativa de servicio a quien trabaja para un intermediario vía App.
- Ni el taxi urbano del de otros municipios de la APC
- Ni quien tiene un vehículo taxi de bajo coste o el cuál es muy superior, etc., etc.

Tampoco figura que elementos, documentos e informes independientes acreditarán la imposición de una regulación limitativa.

- Ocho. Artículo 71.

Se propone, por la Administración, un sistema sancionador denominado *por puntos*, a cierta semejanza fonética con el sistema del permiso de conducir, además, ligándolo a la titularidad de la licencia. A nuestro modo de ver, en todo caso, se debiera ligar a el *Permiso Municipal de Auto taxi*. Por todo ello, debería efectuarse a través de normas con rango legal.



Alberto Andrés de la Fuente Miñambres
Presidente
presidencia@gremial-taximadrid.com