



D. José María Vicent García  
Secretario General Técnico  
Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

Madrid, a fecha de la firma

**Informe del CMTC “al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012”**

En relación con el tema referenciado y dentro del plazo conferido a tal efecto, al no existir una postura común de todas las asociaciones que constituyen la entidad en relación con el contenido íntegro del texto, se transcriben a continuación las observaciones recibidas de dos asociaciones que integran la Sección de Transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT) el resto de asociaciones que forman el departamento de viajeros como las del departamento de mercancías, no han presentado ninguna observación al anteproyecto.

**Departamento de Viajeros**

**Sección de Transporte público de viajeros en vehículo turismo (VT)**

➤ **Asociación Gremial del Autotaxi-(AGATM)**

1.- En primer lugar, y como principal observación, entendemos que el artículo 7 tiene que mantenerse, como mínimo en su apartado 5, para evitar la especulación en la compraventa de licencias. No permitiendo la adquisición de una nueva licencia hasta que no hayan transcurrido dos años desde la última venta

2.- Consideramos preocupante el marco jurídico de las nuevas licencias de eurotaxi, con respecto a las licencias de auto taxi con vehículo eurotaxi adscrito. Si bien parece claro el régimen de las primeras (serán únicamente licencias eurotaxi) independientemente de su inconveniencia, que pasa con las segundas o corren éstas algún riesgo:

- Vehículo adscrito eurotaxi-vehículo autotaxi y/o viceversa cuantas veces sea necesario.
- Licencias de eurotaxi que jurídicamente (por los tribunales) acaben como licencia de autotaxi con o sin vehículo eurotaxi.

3.- Artículo 10. Registro de Municipal de Licencias. Consideramos que el apartado h debe de quedar redacto de la siguiente manera: *el saldo de puntos de los conductores adscritos a las licencias de autotaxi, tanto en su permiso*

**COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

Orense, 60, 1<sup>a</sup> planta  
28020 Madrid  
Teléfono: 91 580 30 16



*de conducción como del permiso municipal de conducción, el cual quedará suspendido al agotamiento de los puntos de los que fue previsto en su otorgamiento*

**4.-** Respecto a los vehículos de libre elección, consideramos que una vez aprobado un vehículo por el método de „libre elección”, éste formará parte de la relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi.

De igual modo, es importante que se recoja que todas las reformas que el Ayuntamiento de Madrid exija en los vehículos ya autorizados en su base para la prestación de cualquier servicio, serán costeados por el Ayuntamiento.

**5.-** Artículo 30. Debe añadirse que en caso de devolución por retira del permiso de conducción de la clase B o superior, el permiso municipal será devuelto a su titular una vez que se recupere el permiso de conducción

**6.-** Artículo 53. Obligaciones de los usuarios. Deben de añadirse los siguientes apartados:

g) *“En caso de que el viajero ensucie el coche, éste abonará la cantidad de 100 € para resarcir de los gastos de limpieza del vehículo”.*

h) *“En caso de imposibilidad de realizar el cobro mediante TPV, el cliente abonará el servicio en efectivo o cualquier otro medio disponible”.*

**7.-** Artículo 48. Régimen tarifario. Solicitamos que se modifique en los siguientes términos:

c) *“En los servicios que tengan origen o destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Barajas se “PODRAN” establecer tarifas fijas”.*

**8.-** Artículo 26. Publicidad. 4-a). quedará redactado de la siguiente manera *“Se admite la publicidad en el techo y en las puertas laterales traseras, pudiendo cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada en los términos previstos en el Anexo V.B.3, y en la luneta trasera, en los términos previstos en el Anexo V.B.2. Se admitirá un máximo de tres anuncios de marca, modelo, servicio o actividad, uno por cada lateral y el tercero en la luneta trasera”.*

**9.-** Con respecto a la propuesta de sanción, en cuanto a puntos, al titular de la licencia, entramos en una clara indefensión a priori; todos los apartados del



artículo 18 (h, c y 10<sup>a</sup> de b) de la Ley 20/1998, ya que esas conductas pudieran no ser responsabilidad del titular.

Es imprescindible, en caso de que las infracciones sean cometidas por un trabajador asalariado, los puntos se detraerán de su permiso municipal de conducción, no de la Licencia Municipal

#### ➤ Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM)

En esta primera fase de la modificación de la norma, aportamos unas ideas generales que lleven a buen puerto las pretensiones que se presentan en el preámbulo de la modificación, más algunas mejoras del servicio.

En las siguientes fases de la tramitación de la norma, entraremos más en profundidad en el articulado.

##### **1).- Eliminación del Artículo 38 quarter,**

Esta medida es vital para la revitalización del servicio de Eurotaxi. Esta asociación siempre ha defendido la no discriminación entre iguales y a favor de una discriminación positiva hacia los servicios especiales (PMR).

Tal y como dijimos en nuestras alegaciones a la modificación de la ordenanza del taxi en el año 2021, esto iba a generar una grave alteración en el número de Eurotaxi, al darle a los vehículos Eléctricos la misma ventaja competitiva que a los vehículos adaptados. A los datos nos remitimos, el número de Eurotaxi bajando y los eléctricos subiendo. Actualmente hay 780 vehículos eléctricos 365 vehículos adaptados, en estos 4 años la cantidad de este tipo de vehículos se ha invertido.

También se debe de tener en cuenta lo que dice en el artículo 41 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, modificado este mismo año, que establece en su punto 2 que:

*“2. Los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana. Esta limitación no será de aplicación a las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida. En ningún caso, podrán limitar el número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias puedan realizar servicios.”*

Queda claro que la intención de la norma es priorizar a unos vehículos que realizan servicios a personas con movilidad reducida, frente a otros que no.



Debemos recordar que la intención de este Ayuntamiento nunca fue que los vehículos eléctricos puros estuvieran exentos de librar, este artículo se introdujo como consecuencia de una enmienda.

Como consecuencia de estos cambios normativos, sin una memoria de impacto normativo, el servicio de Eurotaxi se ha visto afectado negativamente. Ahora el ayuntamiento pretende corregirlo otorgando la posibilidad de dar más licencias de taxi, lo que conlleva un coste al global del sector teniendo este que asumir más números de licencias.

Actualmente se está negociando la Ley de Movilidad Sostenible en el Congreso de los Diputados. Se calcula que para antes de finales de año estará aprobada. Ya se ha cerrado los períodos de ampliación de tiempo y ya se va a empezar a negociar las enmiendas. Sabemos que hay varias enmiendas que van dirigida a los vehículos eléctricos y hay una en concreto que marca un calendario para los vehículos de flota. Se agenda, que para el 2030 el 100% de los vehículos de flota deberán de ser eléctricos. No va a ser necesario crear una ventaja competitiva a los vehículos eléctricos para incentivar su uso, porque van a llegar por sí solos.

Por último, si no eliminamos esta ventaja para los autotaxis eléctricos, en breve, se eliminarán los días de libranza de la flota del taxi, con la consiguiente desregulación del servicio tal y como lo explica el TSJ de Madrid en su sentencia Nº 539/2024.

*“En el caso presente los intereses de los terceros más dignos de protección no son los de los titulares de licencias de autotaxi, son los usuarios de dicho servicio, los destinatarios del servicio. Tiene que significarse que el interés general resulta representado tanto por el Ayuntamiento de Madrid como por la Comunidad de Madrid, Administraciones competentes en esta materia, que se han opuesto a la suspensión del acto administrativo debiendo significarse además que otra asociación, la Federación Profesional del Taxi de Madrid, también se ha opuesto a la solicitud de suspensión manifestando en su escrito de oposición al recurso de apelación cuando indica que se pone de manifiesto que la misma se basa en razones de interés general y la necesidad de ofrecer las reglas necesarias para la ordenación del servicio del taxi, la coordinación de los prestadores del servicio y la garantía de prestación del mismo para los usuarios en los períodos vacacionales en los que la inexistencia de una regulación podría ocasionar un grave déficit de prestadores de servicio y una caída en la calidad de este para los usuarios, evitando así el riesgo de*

**COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

Orense, 60, 1<sup>a</sup> planta  
28020 Madrid  
Teléfono: 91 580 30 16



*que sin esta regulación específica los titulares de licencia de autotaxi decidieran tomar sus vacaciones mayoritariamente en las mismas fechas de verano con el consiguiente perjuicio para los usuarios, mientras que la regulación efectuada por el Ayuntamiento en la resolución recurrida en el procedimiento principal garantiza dicha prestación de servicios ordenando adecuadamente tanto la prestación del servicio como el descanso en vacaciones de los prestadores de dicho servicio.*

*Es cierto que si no se realiza una ordenación del régimen de vacaciones estivales pudiera darse el supuesto de que todos los titulares de licencias de autotaxi o gran parte de ellos decidieran dejar de prestar el servicio durante la totalidad del mes de agosto o en alguna quincena o semana del mismo de forma coincidente, más aún cuando nos encontramos ante un sector muy atomizado debiendo significarse de interés más digno de protección es el de los usuarios, que podían verse privados de dicho servicio de autotaxi en las circunstancias expuestas. Esta razón ha de llevar a la desestimación del recurso de apelación de la medida que aunque ha transcurrido el mes de agosto la parte apelante no ha desistido del recurso por lo que ha de presuponerse la existencia de determinado interés en un pronunciamiento de la Sala que pudiera servir como criterio rector para ulteriores períodos de vacacionales en años sucesivos”.*

A más abundamiento en la defensa de mantener estos criterios organizativos del servicio del taxi, tenemos que tener en cuenta varias situaciones que se van a dar.

Los vehículos eléctricos van a ser el futuro, esto lo vemos en las declaraciones del futuro comisario europeo de Transporte sostenible advierte, que los objetivos de 2035 siguen en pie. [https://www.hibridosyelectricos.com/coches/futuro-comisario-europeo-transporte-sostenible-advierte-los-objetivos-2035-seguiran-en-pie\\_76827\\_102.html](https://www.hibridosyelectricos.com/coches/futuro-comisario-europeo-transporte-sostenible-advierte-los-objetivos-2035-seguiran-en-pie_76827_102.html)

Fecha	Euro taxi	Eléctricos
nov-18	543	18
mar-19	534	24
dic-20	528	34
mar-21	519	42
dic-21	506	153



sep-22	482	265
ago-23	429	463
dic-23	410	475
feb-24	382	514
mar-24	377	523
abr-24	371	559
ago-24	361	660
nov-24	353	693
ene-25	360	700

Por último, vamos hacer referencia al estudio que la CCAA Madrid elaboró, denominado “Estudio sobre la gestión del transporte en vehículos taxi/vtc en la comunidad de Madrid.” En este la CCAA quería tener datos de la actual demanda de los servicios de taxi y VTC. Queda acreditado que actualmente la demanda del taxi está suficientemente satisfecha y existe un equilibrio, incluso hay más oferta que demanda. El cual puede verse alterado si cada vez hay más autotaxis sin régimen de libranza por ser vehículos eléctricos.

Estimación de <u>OFERTA</u> de vehículos TAXI/VTC por hora	Estimación de <u>DEMANDA</u> de vehículos TAXI/VTC por hora
OFERTA DE VEHÍCULOS TAXI POR HORA	7.695
OFERTA DE VEHÍCULOS VTC POR HORA	5.150
<b>OFERTA TOTAL DE VEHÍCULOS POR HORA</b>	<b>12.845</b>

INDICADOR <u>OFERTA</u> POR CADA 1.000 HABITANTES	INDICADOR <u>DEMANDA</u> POR CADA 1.000 HABITANTES
2,00	1,47

## 2).- Profesionalizar el acceso a la profesión.

Exigir una mínima titulación para la obtención de permiso municipal y un determinado nivel de Castellano.

Este ayuntamiento es conocedor de la falta de conocimiento del propio idioma castellano, de algunos aspirantes, que como consecuencia muchos de ellos no pueden ni comunicarse con los usuarios. Se tuvo que modificar el examen de comprensión lectora.



Al final son los usuarios los que sufren una caída en la calidad del servicio, como consecuencia de una disposición de una abundante mano de obra barata.

Por todo ello y para solucionar esta caída en la calidad del servicio se debe de volver a exigir el restablecimiento de la ESO.

También se debe de establecer una serie de situaciones por la que se pueda llegar a perder el permiso municipal de conductor de autotaxi por malas praxis.

### **3).- Fomentar no solo la cantidad del servicio Eurotaxi si no la calidad.**

Se debe de determinar unos números mínimos de servicios que los Eurotaxis deban de realizar en un año o en un determinado espacio de tiempo.

Entre todos debemos de fomentar el aumentar el número de vehículos Eurotaxi, pero también debemos de fomentar y vigilar que esos vehículos cumplan con su labor, exigiéndoles un número mínimo de servicios al año, porque de nada servirá que cumplamos con las ratios establecidas, si luego esos vehículos no satisfacen la demanda.

Según los datos que esta asociación dispone, del total del número de Eurotaxis que existen en Madrid que son 365 a fecha de enero del 2025, solo están adscritos a una radioemisora 238 en Pidetaxi y el resto, 127 no sabemos nada de ellos. En realizar si lo sabemos, se aprovechan para trabajar todos los días y no realizar ningún servicio de PMR, estas prácticas las debemos de corregir entre todos. Nosotros nos ponemos a disposición de la administración para corregir estas prácticas.

El actual problema no se va a solucionar dando más licencias de taxi, si no supervisando y fomentando con recursos económicos este servicio.

### **4).- Fomento del servicio nocturno.**

Por último, debemos de aprovechar esta oportunidad de cambio normativo, para fomentar el servicio nocturno de taxi, esta asociación ha identificado varios puntos por los que se puede ver resentido el servicio por la noche.

-La seguridad se debe de aumentar en los taxis, debemos de trabajar en la instalación de mamparas de seguridad, que a día de hoy están prohibidas por



una normativa de industria y homologación de los vehículos. También el aumento de la video vigilancia en los taxis.

-La incertidumbre de los servicios nocturnos es muy variada, cuando alguien te vomita o te mancha el coche y te impide trabajar, cuando se van sin pagar, cuando la tarjeta no funciona etc. Estas situaciones se deberían de contemplar en la ordenanza para dar más seguridad al taxista y fomentar estos servicios. Se debe establecer una indemnización al taxista si alguien vomita o mancha el interior del vehículo. Se debe de indicar en la ordenanza que, si el dispositivo de cobro telemático no funciona o el elemento de pago tampoco, en última instancia el servicio de debe de pagar en metálico.

-----  
Ambas asociaciones esperan tengan en consideración las observaciones que han presentado.

Secretaria del CMT

Firmado por \*\*\*1859\*\* MARIA OLGA AZCUE  
(R: \*\*\*\*5420\*) el día 23/04/2025 con un  
certificado emitido por AC  
Representación