En Madrid a 18 de julio de 2017

En relación con el Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicado el viernes 3 de julio de 2017, en la fecha estipulada al efecto por el director de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Gobierno, desde la Federación Profesional del Taxi de Madrid, entendemos que es necesario no solo modificar los artículos indicados por esta dirección general, si no que vemos necesario realizar cambios en otros apartados de la misma, como ya hicimos en la anterior modificación de 2014, la necesidad del colectivo de que los legisladores sean dinámicos a la hora de articular mejoras en la prestación del servicio hacen que desde Federacion Profesional del Taxi venimos a presentar las siguientes:

ALEGACIONES:

Artículo 4.- Requisitos para ser titular de la licencia.

Incluir un apartado nuevo, h) que contemple la obligatoriedad para ser titular de licencia el estar en posesión del permiso municipal de conductor de auto taxi.

RAZONAMIENTO.

De acuerdo con el punto 2, del artículo 10 del Reglamento Autonómico que dice *"el Municipio podrá exigir en la correspondiente Ordenanza, para optar al otorgamiento de licencias, que, junto a los requisitos referidos en el número anterior, se cumplan otros específicos".*

Es fundamental para dotar de profesionalidad al Colectivo del Taxi de Madrid incluir este apartado para evitar que las licencias municipales, concesiones administrativas, se conviertan en instrumentos de especulación y negocio por parte de unos cuantos, que lejos de aportar calidad y profesionalidad en el servicio del Taxi, no buscan más que la sobreexplotación figurando la titularidad de las licencias a nombre de quien no realiza la actividad, e incluso sin tener relación alguna con el Sector.

Las respectivas Ordenanzas Municipales de los Municipios que han adaptado en tiempo y forma sus Normas al amparo del Reglamento Autonómico, han incorporado todo este apartado, (Aranjuez, Alcalá de Henares, El Escorial, Griñón, etc., las cuales adjuntamos, como Anexos nº 1, 2 y3), y Madrid no debe de plantearse ni por un

momento no incluirlo en la misma, si se busca la permanencia de este importante colectivo del transporte público, en unas condiciones mínimamente razonables.

Si tenemos en cuenta el dato facilitado por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, el pasado 4 de junio de 2014 (se adjunta copia, como Anexo nº4), en el que nos facilitaban la cifra de 2.158 titulares de licencia sin permiso municipal, creemos que esto merece una reflexión seria, y no deja de ser preocupante que desde este Consistorio, se esté permitiendo que el Colectivo se esté desprofesionalizando, y de aquí a unos años, las licencias pasen a ser titularidad de gente que no son taxistas y entran al Sector con el único animo de especular y desvirtuar la esencia de una concesión administrativa como es la licencia municipal-

Artículo 7.- Transmisión.

-En el apartado 6, incluir todas las variantes del arriendo, cesión o traspaso, siendo más riguroso con lo que se denomina "gestión" de las licencias, que no es otra cosa que un simple arriendo, y conseguir ajustar con esto una correcta explotación de las licencias municipales.

RAZONAMIENTO.

Es fundamental en este artículo eliminar los focos de arriendo, gestión o administración irregular de las licencias. En los últimos años proliferan acumulaciones de licencias en polígonos industriales, zonas residenciales, garajes y talleres que gestionan las licencias a nombre de otras personas convirtiéndose en un auténtico arriendo con el gravísimo daño que se causa a la actividad.

En torno a esto, se generan irregularidades en los pagos a la Seguridad Social, Administración de Hacienda, incumplimiento de Convenios Colectivos, infracciones múltiples que redundan en una precariedad, falta de calidad y seguridad en el Colectivo.

Mientras que, de la actividad de un titular adscrito a una licencia municipal, con su trabajo vive escasamente una familia, aquí se da la circunstancia de que se pretende que malvivan tres sin conseguirlo; el titular, el que lo gestiona, y el conductor asalariado, convirtiéndose en este caso en una fuerte competencia que, conocida por la Administración, se hace la vista gorda convirtiéndose en cómplices de dichas irregularidades.

Una circunstancia más para tener en cuenta es que estas denominadas "empresas de gestión", emplean, y cada vez en mayor medida, licencias de titulares

que además perciben la pensión de jubilación, algo que además de no estar permitido por

Resolución de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, (se adjunta copia, como Anexo nº5), cuenta con fallos judiciales, en la línea de no permitir la explotación de la licencia municipal una vez se pasa a cobrar la pensión de jubilación, sirva como ejemplo la resolución del Juzgado Contencioso Administrativo N. 1 de Oviedo. (Se adjunta copia, como Anexo nº6). Desde luego, estas prácticas no aportan profesionalidad ninguna al Colectivo del Taxi de Madrid.

-Incluir un nuevo apartado con el número 7, donde se refleje:

Todo titular de licencia que pase a la jubilación tendrá la obligación de transferir la licencia municipal en un plazo máximo de 12 meses desde su jubilación, o bien solicitar la excedencia regulada en esta Ordenanza.

RAZONAMIENTO.

Con esta obligación eliminaríamos la posibilidad que se está dando cada vez con más frecuencia de que mientras el titular de la actividad pasa a la jubilación, la licencia municipal queda en manos de subarrendistas y gestores que, abundando en el razonamiento anterior, no aportan nada positivo al Colectivo del Taxi de Madrid, y se convierten en foco de múltiples irregularidades en detrimento del Servicio.

-En relación con la modificación del Título II De los vehículos afectos a las licencias.

Uno. Se modifica el artículo 4 apartado e), que queda redactado del siguiente modo:

" e) Disponer de un vehículo que cumpla los requisitos previstos en la normativa autonómica y en esta Ordenanza y se adscriba a la licencia conforme al procedimiento regulado en el artículo 20."

Dos. Se modifica el artículo 7 apartado 2, que queda redactado del siguiente modo:

"2. El adquirente de una licencia deberá adscribir un vehículo simultáneamente a la licencia e iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de sesenta días naturales que establece el artículo 36.

El vehículo podrá ser el que estuviera anteriormente adscrito a la licencia, cuando el nuevo titular adquiera la disposición del mismo y así figure en el permiso de circulación, o bien otro distinto, que se deberá

adscribir a la licencia conforme al procedimiento regulado en esta Ordenanza."

Tres. Se modifica el artículo 15, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 15. *Normas generales.*

Cada licencia tendrá adscrito un único vehículo matriculado y habilitado para circular que deberá reunir los requisitos, características, elementos mínimos obligatorios y demás condiciones previstas en la normativa autonómica, en esta ordenanza y en la legislación en materia de industria y tráfico, siendo responsabilidad de su titular su cumplimiento. Se podrá adscribir a la licencia un vehículo que se corresponda con uno de los modelos autorizados por el Ayuntamiento de Madrid para la prestación del servicio de taxi o, en su caso, un vehículo a libre elección que no se encuentre entre los modelos autorizados, siguiendo, en ambos casos, el procedimiento regulado en el artículo 20 de esta ordenanza."

En este apartado, incluir:

"Cada licencia tendrá adscrito un único vehículo matriculado y habilitado para circular que deberá reunir los requisitos, características, elementos mínimos obligatorios y demás condiciones previstas en la normativa autonómica, en esta ordenanza y en la legislación en materia de industria y tráfico, siendo responsabilidad de su titular su cumplimiento. Se podrá adscribir a la licencia un vehículo que se corresponda con uno de los modelos autorizados por el Ayuntamiento de Madrid para la prestación del servicio de taxi o, en su caso, un vehículo a libre elección que no se encuentre entre los modelos autorizados "o

también por cualquier municipio de la Comunidad Autónoma de Madrid y que dispongan de taxímetro autorizado por el organismo competente "siguiendo, en ambos casos, el procedimiento regulado en el artículo 20 de esta ordenanza."

Razonamiento: Actualmente en otros municipios de la Comunidad de Madrid, las licencias de autotaxi, sustituyen o ponen en funcionamiento vehículos, que cumplen la normativa del Decreto 74/2005 en materia de homologaciones de vehículos y de industria, y es frustrante, que dichos modelos no puedan sustituirse en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, observar modelos ecológicos como el Toyota Auris prestando servicio en la Comunidad de Madrid (Ejemplo Alcalá de Henares) con taxímetros que cumplen la normativa, y el acceso a dichos modelos, no es posible en este Ayuntamiento.

Cuatro. Se modifica el apartado 2 del artículo 16, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 16. *Requisitos.*

2. Los vehículos deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo lo dispuesto en el artículo 21."

Cinco. Se modifica el artículo 17, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 17. *Características.*

1. Los vehículos deberán estar clasificados como turismos y tener las siguientes características:

a) Carrocería cerrada con puertas de fácil acceso y funcionamiento que facilite la maniobra con suavidad.

b) Las dimensiones mínimas y las características del habitáculo interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario y al conductor la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio. Las especificaciones técnicas sobre esta materia se recogen en el Anexo I.

c) La tapicería será de colores y diseño discretos, uniforme en todos los asientos, sin coloraciones vivas ni motivos añadidos, debiendo ser de un material de fácil limpieza.

d) El piso irá recubierto de un material antideslizante y fácil de limpiar.

e) Estarán provistos de reposacabezas en todas las plazas.

f) Ventanillas provistas de lunas transparentes e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo, de modo que se consiga la mayor visibilidad, luminosidad y ventilación posibles. Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario.

g) Alumbrado eléctrico interior que permita en horas nocturnas la perfecta visibilidad del cuadro de mandos, del taxímetro y de todos los elementos de control del vehículo, y que proporcione iluminación suficiente del habitáculo para facilitar el cambio de moneda.

h) Potencia y prestaciones técnicas idóneas que garanticen una correcta conducción y una adecuada prestación del servicio.

i) Dispositivos de calefacción y aire acondicionado.

j) Dotación de extintor de incendios.

k) Dotación de cuatro puertas como mínimo para el acceso de ocupantes que deben resultar accionables a voluntad del usuario, a excepción de la del conductor.

Dentro del Articulo 17. Características.

b) Las dimensiones mínimas y las características del habitáculo interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario y al conductor la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio. Las especificaciones técnicas sobre esta materia se recogen en el Anexo I.

Solicitamos incrementar las medidas de los siguientes puntos del Anexo I:

L1-L5-L6-H1-H2-A1

Razonamiento: Aspiramos a ofrecer un servicio de calidad en nuestra ciudad y a nuestros usuarios, para ello solicitamos incrementar estos parámetros.

h) Potencia y prestaciones técnicas idóneas que garanticen una correcta conducción y una adecuada prestación del servicio.

Solicitamos que en la potencia se exija un mínimo de 100 CV de potencia en los vehículos adscritos a las licencias.

f) Ventanillas provistas de lunas transparentes o con un tintado o vinilado e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo, de modo que se consiga la mayor visibilidad, luminosidad, así como la protección de los rayos UVA (cumpliendo siempre las normas de la Unión Europea) y ventilación posible. Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario.

Razonamiento: Actualmente existen vinilados que permiten una correcta visibilidad del interior del habitáculo, y a la vez protegen de los rayos Ultravioleta, que pueden ocasionar lesiones por la alta exposición de los conductores, así como de los pasajeros, y de los elementos interiores, tapicerías etc. De los vehículos.

2. El número de plazas máximas autorizadas de los vehículos taxi no podrá ser superior a cinco como regla general, pudiendo llegar hasta nueve, incluida la del conductor, con las limitaciones y requisitos que establezca la normativa de la Comunidad de Madrid, debiendo figurar esta capacidad máxima tanto en el permiso de circulación como en la tarjeta de inspección técnica de vehículos.

3. Los vehículos con mampara de seguridad tendrán una capacidad mínima para cuatro plazas, contando con la del conductor, ampliable cuando el conductor autorice la utilización de los asientos contiguos al suyo."

Seis. Se modifica el artículo 18, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 18. *Autorización de modelos para la prestación del servicio de taxi.*

1. Dentro del conjunto de marcas y modelos de vehículos homologados por el órgano competente en materia de Industria y en disposición de ser comercializados para su primera matriculación, el Ayuntamiento de Madrid, previa consulta a las asociaciones representativas de los titulares de licencias y centrales sindicales determinará modelos de vehículos aptos para la prestación del servicio de taxi, siguiendo el procedimiento de autorización descrito en este artículo.

2. El procedimiento se ajustará a las siguientes reglas:

a) Iniciación y acreditación de requisitos y características previstos en este título. La determinación de modelos se podrá iniciar en cualquier momento a instancia de persona interesada o bien de oficio, en este último caso en los plazos que determine el Ayuntamiento de Madrid en la convocatoria pública aprobada al efecto por el órgano competente, que garantizará en todo caso los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación.

En ambos casos, la solicitud a presentar por los interesados se ajustará al modelo que a tal efecto se establezca por la administración municipal, identificando el modelo del vehículo, variantes y versiones objeto de la autorización y acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos y características:

1º Sistema tarifario: Conformidad emitida por el órgano autonómico competente en materia de control metrológico de los aparatos taxímetros, en la que se especifique que el modelo, variante o versión del vehículo es apto para la instalación del sistema tarifario, de acuerdo con los requisitos previstos en la normativa de la Comunidad Autónoma de Madrid.

2º Emisiones, carrocería, puertas, plazas, cilindrada y prestaciones técnicas: aportando fichas reducidas de homologación del vehículo y plantilla de tarjetas ITV de cada variante del modelo de vehículo, o documentos equivalentes, y ficha de características específicas de cada variante según el modelo que se establezca conformada por el fabricante del vehículo, o por su representante legalmente establecido, o por servicio técnico designado por la autoridad de homologación en materia de industria en el ámbito de vehículos (en adelante servicio técnico designado).

3º Dimensiones mínimas: aportando ficha de dimensiones conformada por el fabricante del vehículo, o por su representante legalmente establecido, o por servicio técnico designado según el modelo que se establezca.

4º Accesibilidad, en el caso de vehículos eurotaxi: Cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad en transporte público, aportando memoria descriptiva de la reforma con al menos una solución técnica que garantice la capacidad de adaptación del vehículo, junto con una declaración responsable del fabricante del vehículo, o de su representante legalmente establecido, o de servicio técnico designado, acreditativa del cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad en transporte público.

5º Adecuación del resto de características del modelo para la prestación del servicio de taxi:

presentando a valoración técnica al menos una unidad del vehículo.

b) Resolución

La resolución concederá o denegará la autorización y contendrá las disposiciones técnicas y la ficha técnica, documentos en los que se especifican las prescripciones y limitaciones particulares de cada modelo para su uso como vehículo apto para la prestación del servicio de taxi.

3. La relación de modelos autorizados para la prestación del servicio de taxi se publicará en la página web por el Ayuntamiento de Madrid."

En este apartado solicitamos tal como hemos solicitado en el artículo 15:

Eximir de este procedimiento a los vehículos autorizados por otros municipios de la Comunidad de Madrid, que cumplan los requisitos del Decreto 74/2005 así como la normativa medioambiental que este ayuntamiento establezca y estén prestando servicio como autotaxi, con aparato Taxímetro en cualquier Municipio de la Comunidad de Madrid.

Razonamiento: Tal como hemos indicado, y tras revisar las ordenanzas Reguladoras de otros municipios de la Comunidad de Madrid, en las que, en el apartado de vehículos, en nada difieren de la Ordenanza de este ayuntamiento, se autoricen por el organismo competente en materia de industria, así como el municipal modelos que, a los titulares de licencia del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid, nos están vetados.

Siete. Se modifica el artículo 20, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 20. Procedimiento de adscripción de vehículos.

1. La adscripción de un vehículo, en el supuesto de otorgamiento de una nueva licencia contemplado en el artículo 6 de esta ordenanza, se tramitará conforme al procedimiento y requisitos regulados en los apartados siguientes, salvo aquellos que son aplicables exclusivamente a la sustitución de vehículos ya adscritos a una licencia.

2. La adscripción por sustitución de un vehículo se tramitará conforme al procedimiento y requisitos siguientes:

a) Cuando el titular solicite la sustitución del vehículo por otro que se corresponda con uno de los modelos autorizados conforme al artículo 18, deberá acreditar los siguientes requisitos:

1º) Estar clasificado como turismo, matriculado y habilitado para la circulación a nombre del titular de la licencia destinado al servicio público de taxi.

2º) Disponer de la inspección técnica periódica en vigor.

3º) No rebasar la antigüedad del vehículo sustituido, o, en otro caso, no superar la antigüedad de dos años.

En este apartado proponemos la siguiente redacción:

3º) ~~No rebasar la antigüedad del vehículo sustituido, o, en otro caso,~~ no superar la antigüedad de dos años.

Razonamiento: En consecuencia, a la excelencia en el servicio, no entendemos que un vehículo, con una antigüedad de nueve años y 6 meses, pueda ser sustituido por otro vehículo con nueve años.

4º) Justificar el desmontaje del taxímetro del vehículo sustituido.

5º) Haber superado la correspondiente verificación tras la instalación del sistema tarifario en el vehículo.

6º) Cuando se trate de un vehículo eurotaxi, tener efectuadas las reformas e instalados los elementos obligatorios, según la normativa en materia de accesibilidad de transporte público.

b) Cuando el titular solicite la sustitución del vehículo por otro que no se corresponda con uno de los modelos autorizados conforme al artículo 18, deberá acreditar, además de los requisitos contemplados en la letra a) del apartado 2 de este artículo, y con carácter previo, los siguientes:

1º) Conformidad emitida por el órgano autonómico competente en materia de control metrológico de los aparatos taxímetros, en la que se especifique que el vehículo es apto para la instalación del sistema tarifario, de acuerdo con los requisitos previstos en la normativa de la Comunidad Autónoma de Madrid.

2º) Los requisitos y características previstos en los artículos 16 y 17 de esta ordenanza, mediante fichas conformadas por el fabricante del vehículo, o por su representante legalmente establecido, o por servicio técnico designado, según los modelos que a tal efecto se establezcan por los servicios municipales.

3º) Cuando se trate de un vehículo eurotaxi: el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad en transporte público, mediante ficha conformada por el fabricante del vehículo, o por su representante legalmente establecido, o por servicio

técnico designado, según el modelo que a tal efecto se establezca por los servicios municipales.

3. En cualquiera de los casos previstos en los apartados anteriores, con carácter previo a la resolución del procedimiento, el vehículo deberá superar con resultado favorable la revisión prevista en el artículo 57 a) de esta ordenanza.

4. El órgano municipal competente, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en este artículo, concederá o denegará la adscripción del vehículo a la licencia. La autorización de adscripción de cada vehículo concreto regulada en el apartado 2 b) de este artículo, no conllevará su autorización como modelo para la prestación del servicio de taxi en los términos descritos por el artículo 18.

5. En el supuesto de accidente o avería del vehículo, el titular podrá continuar prestando servicio, previa autorización, durante el tiempo que dure la reparación, mediante otro vehículo autotaxi. A tal efecto, se solicitará la tarjeta de identificación de carácter provisional a que se hace referencia en el artículo 34 que tendrá una validez máxima de dos meses."

Ocho. Se modifica el artículo 21, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 21. *Vehículos eurotaxi.*

A efectos de esta ordenanza, se denomina eurotaxi al vehículo afecto a una licencia de autotaxi que cumpla las condiciones para ser calificado como accesible o adaptado en los términos previstos en la normativa reguladora de accesibilidad, acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.

El espacio destinado a la silla de ruedas podrá ser ocupado por asientos siempre que sea posible llevar a cabo el cambio de configuración por el conductor entre servicios consecutivos.

Los vehículos eurotaxi cumplirán las condiciones y requisitos de la normativa reguladora de accesibilidad, por lo que no les será exigible el cumplimiento de las características relacionadas en el artículo 17.1. b) ni los requisitos ambientales contenidos en el apartado 2 del artículo 16. En cualquier caso, deberán estar clasificados al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del

Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

El Ayuntamiento adoptará las medidas oportunas para que los vehículos eurotaxi alcancen y mantengan el porcentaje de la flota de autotaxis establecido en la normativa sectorial aplicable."

Nueve. Se añade un apartado 5 al artículo 25, con la siguiente redacción:

"5. Deberán colocar el distintivo ambiental según la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en la ubicación recomendada por ésta y de forma que resulte visible."

Diez. Se añade un apartado 6 al artículo 48, con la siguiente redacción:

"6. En caso de vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, el Ayuntamiento de Madrid podrá proponer un suplemento a partir de la ocupación del quinto pasajero."

Once. Se modifica la Disposición transitoria segunda.

"**Segunda.** Límites de emisiones de los vehículos autotaxi.

1. A partir del 1 de enero de 2020, no podrán prestar servicio los vehículos autotaxi que superen los 160g/Km de CO2 ni los límites de la Norma Euro 6, en lo que respecta a emisiones de contaminantes locales.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, los vehículos adquiridos antes del 14 de diciembre de 2012 podrán prestar servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años, previsto en el apartado 1 del artículo 16".

Doce. Se adiciona un nueva Disposición transitoria sexta, que queda redactada del siguiente

modo:

"Sexta. Régimen transitorio de la clasificación ambiental de los vehículos.

1. Las autorizaciones de modelos de vehículos expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ordenanza mantendrán su validez, salvo las que se refieran a vehículos que no cumplan lo establecido en el apartado 2 del artículo 16 o la clasificación ambiental requerida para los eurotaxis, que mantendrán su validez solo hasta el 31 de diciembre de 2017.

2. Por lo que respecta a los vehículos eurotaxi:

a) Hasta el 31 de diciembre de 2017 se podrán autorizar sustituciones por vehículos eurotaxi sin distintivo ambiental C para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, siempre que el modelo esté previamente autorizado por el Ayuntamiento.

En este caso, los eurotaxis solo podrán prestar servicio hasta el 31 de diciembre de 2024.

b) Los eurotaxis adscritos antes de la entrada en vigor de esta ordenanza podrán seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años previsto en el apartado 1 del artículo 16.

3. Por lo que respecta al resto de los vehículos:

a) Hasta el 31 de diciembre de 2017 se podrán autorizar sustituciones de vehículos por otros que no cumplan lo establecido en el apartado 2 del artículo 16, siempre que el modelo esté previamente autorizado por el Ayuntamiento de Madrid.

En este caso, los vehículos solo podrán prestar servicio hasta el 31 de diciembre de 2024.

b) El resto de los vehículos que no cumplan lo establecido en el apartado 2 del artículo 16 adscritos antes de la entrada en vigor de esta ordenanza podrán seguir prestando servicio hasta completar el plazo de antigüedad de diez años previsto en el apartado 1 del artículo 16."

En este apartado solicitamos:

-Excepcionar a los vehículos adquiridos antes del 1 de enero de 2015, que no cumplen la normativa medioambiental, para que puedan prestar servicio en equiparación a los vehículos adquiridos antes del 14 de diciembre de 2012.

Argumentación: Tras comprobar el ritmo de sustitución de los vehículos que conforman la flota y los datos actuales, entendemos que el colectivo no va a ser capaz de cumplir este precepto, debido a la cantidad de coches que se tendrán que sustituir en un periodo de tiempo cada vez más corto y para evitar esta situación que seguro se va a producir, solicitamos una demora en la aplicación de esta norma, igualándolo con los vehículos que se adquirieron antes de la modificación de la Ordenanza de 2012.

Trece. Se modifica el Anexo I, adicionando cuatro párrafos tras los cuadros de dimensiones, que quedan redactados del siguiente modo:

"Las dimensiones previstas en los cuadros anteriores podrán reducirse:

a) Hasta un 10% si se trata de una dimensión.

b) Hasta un 5%, cada una de ellas, si se trata de más de una dimensión.

c) Hasta un 20%, de forma conjunta si se trata de más de una dimensión, para vehículos clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones.

Las disposiciones técnicas particulares de cada modelo y la ficha técnica podrán especificar en estos casos ayudas técnicas que compensen las cotas reducidas.

Las reducciones no se admitirán si no se mantienen unas dimensiones y características del habitáculo interior y de los asientos imprescindibles para proporcionar al usuario y al conductor la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio, circunstancia que se hará constar en el correspondiente informe técnico.

Ninguna reducción de cotas será aplicable al procedimiento de adscripción de vehículos regulado en el artículo 20.2. b)."

Solicitamos en este punto, que la flexibilización de Cotas, este fundada no en la generalidad de los vehículos, si no, en aquellos que cumplan unos parámetros de calidad y eficiencia dignos. Para ello, solo se autorizará esta rebaja en las cotas, si las asociaciones así lo estiman oportuno.

Catorce. Se elimina el Anexo II.

Quince. Se modifica el punto 1.4 del apartado A.1 del Anexo V, que queda redactado del siguiente modo, y se suprime el punto 1.5, renumerando el punto 1.6 como 1.5.:

"1.4 Escudo de Madrid. (Figuras 1 y 2 del Apéndice). El adhesivo con el escudo del Ayuntamiento de Madrid del modelo oficial vigente irá colocado en la parte posterior del vehículo en posición totalmente vertical. Por motivos de estética no se admitirá que dicha pegatina se doble de manera significativa, debiendo permanecer en la medida de lo posible en el mismo plano.

Asimismo, en ambas puertas delanteras los escudos de Madrid se adherirán por encima de la franja roja, equidistantes entre dicha franja roja y la manilla o tirador de la puerta.

Como norma general, la parte inferior del adhesivo del escudo se alineará con la parte superior del número de licencia."

Disposiciones finales:

Primera. Facultad de interpretación

Se faculta al titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia para interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de esta Ordenanza, así como dictar las resoluciones complementarias que sean necesarias para la aplicación de la misma.

Segunda. Comunicación, publicación y entrada en vigor.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.3, párrafos e) y f), de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de la presente Ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación definitiva de la presente Ordenanza se publicará íntegramente en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.

b) La Ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación de la Ordenanza se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

Artículo 21. Vehículos eurotaxi.

Sugerimos mantener el concepto anterior de "Vehículo adaptado", que es más amplio que el de "eurotaxi", y estos, los Vehículos adaptados, también deben de tener las mismas prerrogativas que estos últimos, al cumplir también una labor social, al incluir una adaptación que bien pueda ser un asiento extraíble, de fácil acceso para clientes con movilidad reducida, y otras adaptaciones que faciliten el acceso de los clientes al Vehículo.

Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.

Queremos mantener nuestras reservas con relación a contemplar como "elemento mínimo obligatorio", el denominado Elemento de control horario.

Dicho así, puede parecer que se pretende eliminar la funcionalidad que ofrece el taxímetro en cuanto al control horario establecido actualmente, si es así, y sin probar las otras alternativas que se puedan tener en cuenta, nos parece precipitado.

La Regulación Horaria ha supuesto una medida muy positiva y deberíamos de valorar y desarrollar convenientemente cualquier cambio en la misma, habida cuenta

de los miles de compañeros que se verían afectados por las modificaciones que tendrían que hacerse.

Artículo 28-. El permiso municipal de conductor de autotaxi.

En el apartado 3 punto c) de la Ordenanza indica:

c) Carecer de antecedentes penales.

Solicitamos que este artículo se modifique, en los términos.

Carecer de antecedentes penales, en el país de origen y/o acogida

RAZONAMIENTO.

Como todos conocemos, el flujo de personas entre países y los movimientos migratorios de las mismas, hacen que, a nivel demográfico, no hablemos ya de sociedades locales, si no de sociedad global.

Es por lo que, en aras de equiparar derechos y obligaciones, y por ofrecer un servicio de excelencia y con todas las garantías, solicitar a los ciudadanos con NIE, que optan al permiso municipal, antecedentes penales, no solo en España, país integrador y de acogida, también en sus respectivos países de origen.

Ya que se puede dar la circunstancia, que una persona con antecedentes penales, en cualquier otro estado, carece de los mismos, en España, es por lo que rogamos tengan en cuenta esta alegación.

Artículo 29.- Validez y renovación del permiso municipal de conductor de auto taxi.

Discrepamos totalmente sobre la renovación y validez del permiso municipal de conductor de auto taxi, ya que su renovación no debe de ir planteada en los que desarrollan la profesión de forma habitual, y así viene desarrollado en el Reglamento Autonómico del Taxi del 2005, que dice lo siguiente:

"Quienes habiendo sido titulares del permiso municipal hayan permanecido más de cinco años sin practicar habitualmente la profesión de conductor de vehículo auto taxi en el municipio de que se trate, deberán renovar el permiso municipal para volver a ejercerla. A estos efectos se entenderá que no existe ejercicio habitual de la

profesión si no se acredita haber trabajado en ella doce meses, al menos, durante los últimos cinco años".

Y los titulares de licencia, anualmente, acreditan el ejercicio habitual de la profesión con la cumplimentación de la revisión anual, en la que se aporta el certificado de vida laboral, luego **NO DEBE RENOVARSE EL PERMISO MUNICIPAL**, para aquellos titulares que acrediten su continuidad en la actividad.

Artículo 29 bis. Procedimiento de extinción del permiso municipal de conductor de auto taxi.

En la misma línea que en la anterior alegación, no se debe exigir la renovación a los titulares que, en la fecha de obtención del citado permiso municipal, no se les exigía circunstancias u obligaciones que ahora si se tienen.

De la misma manera que uno de los requisitos exigidos para la obtención del permiso municipal, fue eximido mediante la Disposición Transitoria Primera, el hecho de estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, o

equivalente, no debería ser obligatoria la renovación de dicho permiso municipal para aquellos, titulares que obtuvieron el permiso municipal cuando no era exigida su renovación.

Artículo 31.- Tarjeta de identificación del conductor de auto taxi.

Incluir el plazo de validez o de renovación de la tarjeta de identificación de conductor de autotaxi.

RAZONAMIENTO.

En inconcebible que no se estipule un plazo máximo de validez de la tarjeta, ni una renovación en un tiempo razonable, en la actualidad, rebasado el plazo estipulado en la tarjeta de identificación, hay conductores que son irreconocibles en la foto adjunta, y ni que decir tiene de las características y los datos que pueden variar considerablemente con el paso del tiempo, luego es imprescindible que en la Ordenanza venga establecido un plazo para la renovación de la tarjeta de identificación del conductor de autotaxi.

Desarrollar en el texto de la Ordenanza las limitaciones a la expedición de las denominadas tarjetas cruzadas de los conductores asalariados.

RAZONAMIENTO.

En la actualidad existen algunos conductores asalariados que desempeñan la actividad de forma simultánea en varios vehículos, y así queda reflejado en las tarjetas identificativas hasta en dos o tres vehículos a la vez.

Lejos de aportar seguridad y calidad al servicio de Taxi, esta práctica lo que conlleva es un incumplimiento del Convenio Colectivo de los trabajadores del Taxi, al no disponer de ningún día libre y desempeñar la actividad de lunes a domingo sin descanso alguno. Al permitir esta gravísima irregularidad, el Ayuntamiento se convierte en cómplice de estas ilegalidades.

Artículo 34.- Tarjeta de identificación de conductor de autotaxi de carácter provisional.

Suprimir la posibilidad de expedir tarjetas de identificación de conductor de autotaxi de carácter provisional.

RAZONAMIENTO.

El Decreto 74/2005 es claro y conciso en esta posibilidad; En el supuesto de accidente o avería del vehículo, el titular podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, mediante un vehículo de similares características al accidentado o averiado y que cumpla el resto de requisitos exigidos por el presente Reglamento para poder prestar servicio, previa autorización del Ayuntamiento correspondiente.

En ningún caso se refiere al conductor, y siempre lo hace en referencia al titular. Con esta práctica lo que se pretende es que la sobreexplotación que practican los que acumulan varias licencias, no pare en ningún momento, y extender esta salvedad que se contempla exclusivamente para los titulares, también a los conductores para su exclusiva rentabilidad, debe de darse otra redacción a este artículo.

Artículo 37.- Régimen general de descanso.

Estamos en contra de lo redactado en el apartado 4 de este artículo.

Las excepciones de carácter puntual que afecten al Régimen general de descanso pueden resultar totalmente inconvenientes en la regulación del servicio, dicha excepcionalidad de carácter arbitrario, y sin tener en cuenta la norma general, nos parece totalmente negativo.

Y sobre todo plantearla de carácter puntual y referida a todo el colectivo, o una parte de él, independientemente de las características de los vehículos, o los conductores, es una medida totalmente regresiva.

Artículo 38.- Duración del servicio.

Consideramos mejor la redacción del artículo antes de modificar, donde venía regulado y detallado la regulación horaria mediante el aparato taxímetro, y en esta

nueva redacción sugerida, desaparece del artículo donde entendemos debe de venir desarrollada, que es la duración del servicio.

Artículo 38 bis. Régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi.

Desde Federacion Profesional del Taxi, hemos planteado un contencioso administrativo, contra este precepto modificado en 2014, solicitamos que independientemente de los procesos que se han venido realizando a través de los concursos para excepcionar de la libranza obligatoria a dichos vehículos, se crea una brecha y discriminación entre las licencias de este ayuntamiento, para mantener en el futuro dicha flota de vehículos adaptados, en los márgenes que indica la normativa RD 1544/2007 de 23 de noviembre, solicitamos incluir en esta modificación:

"Las personas titulares de licencia solicitaran voluntariamente que su taxi sea adaptado, pero si no se cubre el porcentaje previsto, el ayuntamiento de Madrid exigirá en las transmisiones de la segunda o sucesivas licencias por persona Inter-vivos, que se obligue a que el vehículo adscrito a esa segunda licencia sea accesible. Cuando se trate de herederos forzosos cónyuges vivos y asalariados que lleven al menos un año en la profesión estarán exentos de la obligación de poner eurotaxi, hasta llegar al 5% de la flota"

Artículo 41. Desarrollo del servicio.

Solicitamos la modificación del apartado segundo, quedando de esta manera:

Cuando se trate de un servicio contratado por radioemisora, por teléfono o por cualquier otro medio telemático, el servicio se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo.

RAZONAMIENTO.

Se pretende desvirtuar el funcionamiento del Servicio de Taxi, basado en el instrumento de medida más fiable y seguro; el aparato taxímetro.

Artículo 49.- Paradas.

Solicitamos incluir un punto adicional donde se contemple:

4.- Por parte del Ayuntamiento se establecerán elementos para la modernización de las paradas, como luminosos para que sean bien visibles en horas nocturnas para los usuarios.

RAZONAMIENTO.

Las paradas de Taxi son elementos que deben ser potenciados para una mayor eficacia del servicio. Ello permite un menor gasto de combustible, una mejora de la contaminación, una mejora del tráfico, un punto seguro para subida del usuario. Los medios luminosos permitirán una mejor visualización para el usuario.

Actualmente, se están retirando paradas de Taxi de la zona centro, tampoco se habilitan en lugares de gran afluencia de usuarios, y eso si, se da preferencia a otros modos de transporte, que respetamos, pero que solicitamos tengan la misma consideración con el Taxi de Madrid, como las denominadas bicis eléctricas.

Artículo 51.- Documentación a bordo del vehículo.

Solicitamos incluir un punto adicional donde se contemple:

3.- En el supuesto de disponer de conductor asalariado, obligatoriedad de llevar contrato de trabajo y horario de prestación del mismo.

RAZONAMIENTO.

Con el fin de facilitar la labor inspectora de las distintas Administraciones y de cara a la transparencia, seguridad y calidad en el servicio, en la seguridad de que se cumplen debidamente todas aquellas obligaciones en tanto a Estatuto de Trabajadores, Convenios Colectivos, etc... Entendemos que sería beneficioso para el Colectivo del Taxi de Madrid, que la Ordenanza recogiera la obligatoriedad de llevar en el vehículo documentación acreditativa del contrato, así como del horario de trabajo a prestar por el conductor asalariado.

Articulo 52.- Derechos de los usuarios.

Solicitamos excluir del articulado el apartado K)

Elegir en las paradas de taxi, salvo en Aeropuertos y estaciones ferroviarias o de autobús, el taxi con el que desea recibir el servicio.

RAZONAMIENTO.

Entendemos que "elegir" vehículo taxi en las paradas, no garantiza una prestación del servicio, mejor, y a lo que puede dar lugar, es a una discriminación, en función de la edad, el sexo, aspecto físico del prestatario del servicio, esto es, el taxista.

Si bien las licencias son todas iguales, en derechos y obligaciones, no entendemos que si un usuario o usuaria, bajo una premisa, que no indica esta ordenanza pueda discriminar a un taxi, no garantizaría los derechos del conductor a competir, en igualdad de condiciones con un compañero o compañera, más agraciado físicamente o por el hecho de tener mejor aspecto a priori. Todos los vehículos que prestan servicio, los autoriza este ayuntamiento, insistimos no ha lugar esta posible discriminación.

Articulo 54.-Obligaciones de los conductores.

Modificar el apartado d)

Cuidar su aspecto personal y vestir el uniforme durante la prestación del servicio, quedando prohibida la utilización de otras prendas.

Articulo 56.- Revisión Administrativa Anual

Incluir en el punto 1.

Todas las Licencias de Autotaxi deberán ser objeto de una revisión administrativa y presencial del vehículo de periodicidad anual, dirigida a constatar el mantenimiento de las condiciones de la licencia que resulten obligatorias, mediante la presentación al efecto de la pertinente documentación justificativa, así como del vehículo.

Artículo 57.- Otras revisiones.

Estamos totalmente en contra de la modificación sugerida, no entendemos que desde este Ayuntamiento se dé entrada a la figura del “representante”, eso es algo que bajo ningún concepto debe siquiera de cuestionarse.

Si verdaderamente estamos en contra del subarriendo, y de estas figuras que tanto daño hacen al Sector del Taxi, no debemos dar ningún tipo de facilidades, ni desvirtuar la figura del titular como la única válida para gestionar la documentación del Taxi.

Disposición transitoria primera.

Renovación de permisos municipales de conductor de autotaxi.

Estamos en contra de la renovación de los permisos municipales de conductor de autotaxi para todos aquellos que vengan acreditando la continuidad en el desempeño de la actividad mediante la presentación anual del certificado de vida laboral aportado en la revista municipal anual y obligatoria.

El Reglamento autonómico dice en referencia a la renovación del permiso municipal, lo siguiente:

Quienes, habiendo sido titulares del permiso municipal, hayan permanecido más de cinco años sin practicar habitualmente la profesión de conductor de vehículo autotaxi en el municipio de que se trate, deberán renovar el permiso municipal para volver a ejercerla. A estos efectos se entenderá que no existe ejercicio habitual de la profesión si no se acredita haber trabajado en ella doce meses al menos, durante los últimos cinco años.

Luego, en ningún momento se plantea la renovación para aquellos conductores que vengan desarrollando la actividad de forma continuada, y el Ayuntamiento es consciente de ello al recoger la documentación que justifica dicha continuidad, por lo que solicitamos que se exima de la renovación para estos casos.

Los permisos municipales antes de la entrada en vigor de esta Ordenanza que ahora se enmienda, no tenían fijada fecha de caducidad, luego entendemos que no se debe de fijar en cinco años la caducidad de los mismos.

ANEXO III

Solicitamos que se incluya en la Configuración y características de los denominados módulos luminosos el módulo de seguridad, valido para todos los modelos que actualmente se comercializan, y que incluye un dispositivo que permite visualizar los dígitos SOS, como elemento adicional de seguridad para el taxista.

Disposición adicional única.

En consonancia con lo ya expuesto anteriormente en los artículos relacionados con el régimen especial de las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos eurotaxi, estamos en contra de cualquier convocatoria referida a los mismos.

En la seguridad de que estas alegaciones serán tenidas en cuenta, y que tendremos la ocasión de desarrollarlas convenientemente para explicar y razonar la conveniencia de las mismas, desde la Federación Profesional del Taxi de Madrid aprovechamos para mandarles un cordial saludo.

Atentamente,

Julio Sanz García.

Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid.

En Madrid a 18 de julio de 2017