

# Taxi de Madrid

*Federación Profesional del Taxi de Madrid*

iiii Insistimos !!!!

EJEMPLAR GRATUITO N.º 57 - Octubre 2019



FROM KOLORS

691 237 568

Asegura  
tu carrera  
Por 77,54 €/año



Retirada de  
Carné  
1.900 €/mes

Cursos  
de  
Formación

Asesoría  
Jurídica  
General

Recurso  
de  
Multas

Avisos  
Publicaciones  
B.O.E

Mira al futuro con seguridad

Contacta con nosotros y síguenos en [www.ueca.es](http://www.ueca.es)    

Sede Central:  
C/. Hortaleza, 65  
28004 Madrid  
Teléf. 91 522 75 11  
Fax.: 91 522 76 08  
mail: [info@ueca.es](mailto:info@ueca.es)

Valencia:  
C/. Conde Salvatierra  
de Álava, 6, 1º  
46004 Valencia  
T96 351 36 25  
mail: [valencia@ueca.es](mailto:valencia@ueca.es)

Centro de Transportes de Madrid CTM):  
Ctra. Villaverde a Vallecas, Km. 3,500  
Local 7-B  
28053 Madrid  
Teléf. 91 785 08 70  
mail: [mercamadrid@ueca.es](mailto:mercamadrid@ueca.es)

# Y si nos cabreamos y no vamos a VOTAR????????????????

**C**uatro años, cuatro elecciones generales, miles de ilusiones y proyectos tirados a la basura por unos políticos que han sido incapaces de formar Gobierno.

Bueno, todos no, algunos han sabido anteponer sus cuestiones personales, sus egos, sus rencillas y hasta sus principios por llegar al PODER, así, con mayúsculas, porque para algunos solo importa eso, el PODER.

Y donde hablábamos de corrupción, ahora hablamos de chanchulletes, donde decíamos soberbia y prepotencia ahora decimos autoridad y firmeza en el mando.

Ahora somos amigos para siempre.....que dirían los Manolos.

Todo vale, y todos valen, que ruines y mezquinos son aquellos que se acuestan de azul y se levantan de naranja, que pasan por toda la gama del arco iris sin una pizca de vergüenza, ya les vale.

Y ahora que, otra vez el 10 de noviembre volvemos a las urnas, y probablemente el resultado no cambie sustancialmente, al día siguiente nos levantaremos con la calculadora en la mano a ver si las matemáticas nos dan alguna ilusión. Ya veréis como poco más o menos no variara el resultado general, pero eso sí, todos "habrán ganado", vaya caraduras.....

Pero que nos se nos ocurra ni por un solo instante dejar de ir a votar, bajo ningún concepto debemos entregarnos a aquellos que pretenden destruir a un Sector tan digno como el del Taxi.

La abstención les favorece a aquellos que tienen el voto fijo y cautivo, a los fieles y disciplinados, a los que siempre votan a "los suyos", aunque sean corruptos declarados y condenados.

Y lo han dicho por activa y por pasiva, y lo demuestran con sus hechos, no regularan a las VTCs, y a cargarse toda normativa que venga a sujetar esa avalancha de oportunistas, inversores y aprovechados, a los de las puertas giratorias y los fondos buitres, a esos ni agua.

Por cada uno de nosotros que no vayamos a votar diez sinvergüenzas lo van a celebrar, así que ya sabéis, el día 10 con más fuerza y determinación, con ilusión y con convencimiento de que debemos de votar a aquellos que apuestan por lo público, por el taxi, y por las miles de familias que dependen de esta gran profesión.

Ahora más que nunca nuestro voto es necesario e imprescindible, y aunque estemos cabreados con la clase política, tenemos en juego nuestra dignidad y nuestro futuro, así que nos vemos en las urnas, el día 10 a votar, y el día 11 de noviembre a celebrarlo.

**Salud y suerte.**



# INFORMACIÓN.

## COMPAÑÍAS AÉREAS

| A                      |        | Iberia Express                              |                                   | T4     | 901 200 424        |
|------------------------|--------|---|-----------------------------------|--------|--------------------|
| Aegean Airlines        | T2     | 935 500 550                                 | Iberia                            | T4     | 901 111 500        |
| Aer Lingus             | T1     | 902 502 737                                 | Icelandair                        | T2     | 932 179 142        |
| Aeroflot               | T1     | 900 901 528                                 | K                                 |        |                    |
| Aerolíneas Argentinas  | T1     | 900 955 747                                 | KLM                               | T2     | 913 754 546        |
| Aeroméxico             | T1     | 900 995 282                                 | Korean Air                        | T1     | 900 973 533        |
| Air Algerie            | T4     | 915 423 410                                 | L                                 |        |                    |
| Air Arabia Maroc       | T1     | +212-5-22536400                             | Lan Airways                       | T4     | 902 112 424        |
| Air Berlin             | T4     | 902 333 335                                 | Lan Ecuador                       | T4     | 902 112 424        |
| Air Cairo              | T1     | 915 590 444                                 | Lan Perú                          | T4     | 902 112 424        |
| Air Canada             | T1     | 914 585 571                                 | LOT-Polskie Linie Lotnicze        | T2     | 901 116 710        |
| Air China              | T1     | 915 489 032                                 | Lufthansa                         | T2     | 902 883 882        |
| Air Europa             | T1, T2 | 902 401 501                                 | Luxair                            | T4     | +0080024564242     |
| Air France             | T2     | 913 753 335                                 | M                                 |        |                    |
| Air Moldova            | T1     | 902 570 194                                 | Meridiana Fly                     | T4     | 902 101 249        |
| Air Nostrum            | T4     | 901 111 500                                 | N                                 |        |                    |
| Air Transat            | T1     | 902 570 612                                 | Niki                              | T4     | 902 320 737        |
| Alitalia               | T2     | 902 100 323                                 | Norwegian Air Shuttle             | T1     | 902 848 080        |
| American Airlines      | T4     | 902 115 570                                 | P                                 |        |                    |
| Avianca                | T4     | 902 026 655                                 | Pegasus Airlines                  | T1     | 090 850 250 67 77  |
|                        |        |   | Privilege Style                   | T1, T2 | 913 243 798        |
| B                      |        | O   |                                   |        |                    |
| BA CityFlyer           | T4     | 902 111 333                                 | Qatar Airways                     | T4     | 917 699 770        |
| Blue Air               | T1     | 902 570 852                                 | R                                 |        |                    |
| Boliviana de Aviación  | T1     | 914 692 820                                 | Royal Air Maroc                   | T4     | 902 210 010        |
| British Airways        | T4     | 902 111 333                                 | Royal Jordanian Airlines          | T4     | 915 428 006        |
| Brussels Airlines      | T2     | 807 220 003                                 | Ryanair                           | T1     | 00 44 871 2460011  |
| Bulgaria Air           | T4     | (+359) 2 402 04 00                          | S                                 |        |                    |
|                        |        |   | S7 Airlines                       | T4     | +7 (495) 777-99-99 |
| C                      |        | T   |                                   |        |                    |
| Ceiba Intercontinental | T4     | 917 375 200                                 | Sata International                | T2     | (+351) 296 209720  |
| Conviasa               | T1     | 902 646 349                                 | Saudia                            | T1     | 915 475 806        |
| Corendon Airlines      | T1     | +31 23 75 10 600                            | Small Planet Airlines             | T1     | +370 5 252 5660    |
| Czech Airlines         | T4     | 902 091 228                                 | Swiss International Air Lines Ltd | T2     | 901 116 712        |
| Cubana Airlines        | T1     | 915 487 624                                 | U                                 |        |                    |
|                        |        |   | TAM Airlines                      | T4     | 915 947 101        |
| D                      |        | V   |                                   |        |                    |
| Delta Air Lines        | T1     | 902 810 872                                 | TAP Portugal                      | T2     | 901 116 718        |
| E                      |        | W   |                                   |        |                    |
| Easyjet                | T1     | 902 599 900                                 | Tarom                             | T4     | 915 641 883        |
| Easyjet Switzerland    | T1     | 902 599 900                                 | Thai Airways                      | T1     | 917 820 521        |
| Egyptair               | T1     | 915 488 645                                 | Transavia.com                     | T1     | 902 044 350        |
| El Al- Israel Airlines | T4     | 915 412 005                                 | Transavia France                  | T1     | 902 044 350        |
| Emirates               | T4     | 912 757 792                                 | Transportes Aéreos de Cabo Verde  | T4     | 902 006 688        |
| Enter Air              | T2     | +48 22 355 15 70                            | Tunisair                          | T1     | 915 419 498        |
| Ethiopian Airlines     | T1     | +390645230459                               | Turkish Airlines                  | T1     | 917 582 335        |
| Etihad Airways         | T1     | (+34) 910 507 223                           | U                                 |        |                    |
| Europe Airpost         | T1     |   | Ukraine International Airlines    | T4     | 914 132 084        |
| Evelop                 | T4     | 971 448 000                                 | United Airlines                   | T1     | 900 961 266        |
| F                      |        | US Airways <td>T4</td> <td>901 117 073</td> |                                   | T4     | 901 117 073        |
| Finnair                | T4     | 901 888 126                                 | V                                 |        |                    |
| G                      |        | W   |                                   |        |                    |
| Germanwings            | T2     | 902 888 076                                 | Vueling Airlines                  | T4     | 807 300 720        |
| I                      |        | W   |                                   |        |                    |
|                        |        |   | Wamos Air                         | T1     | 902 300 747        |
|                        |        |   | Wizz Air                          | T1     | 807 444 041        |

**EDITA:**  
Federación Profesional de Taxi de Madrid y Región.  
Teléfono 91 477 70 21  
Fax 91 478 16 30

**DIRECCIÓN:**  
Julio Sanz

**SUBDIRECCIÓN:**  
Jesús Fernández

**PUBLICIDAD:**  
Teléfono 91 477 70 21

**REDACCIÓN:**  
Santiago Simón  
Azucena Cabezas  
Manuel Herraiz  
Óscar Santos

**FOTOGRAFÍA:**  
Joaquín Alonso  
Jose Miguel Funez  
Marcos Rodríguez

**HUMOR GRÁFICO:**  
Ramírez

**MAQUETACIÓN:**  
Papiroplus Diseño & Producción Gráfica  
C/ Goya, 69 - 2º Ext.  
Teléfono: 91 460 34 49  
28001 (Madrid)

**DEPÓSITO LEGAL:**  
M. 34584

**TAXI DE MADRID NO SE HACE RESPONSABLE DEL CONTENIDO DE SUS ARTÍCULOS, NI DE LAS OPINIONES DE SUS AUTORES**

### CALENDARIO DEFINITIVO DE LIBRANZA DE FESTIVOS ENTRE SEMANA AÑO 2019

|    | FECHA           | DIA       |   | LIBRAN (23 HORAS) DE 07:00 A 06:00 H. | LIBRAN (23 HORAS) DE 07:00 A 06:00 H. |
|----|-----------------|-----------|---|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1  | 1 DE ENERO      | MARTES    | M | 9 - 0                                 | 2 - 4 - 6 - 8                         |
| 2  | 7 DE ENERO      | LUNES     | L | 7 - 8                                 | 0 - 2 - 4 - 6                         |
| 3  | 18 DE ABRIL     | JUEVES    | J | 3 - 4                                 | 1 - 5 - 7 - 9                         |
| 4  | 19 DE ABRIL     | VIERNES   | V | 5 - 6                                 | 0 - 2 - 4 - 8                         |
| 5  | 1 DE MAYO       | MIÉRCOLES | X | 1 - 2                                 | 3 - 5 - 7 - 9                         |
| 6  | 2 DE MAYO       | JUEVES    | J | 3 - 4                                 | 1 - 5 - 7 - 9                         |
| 7  | 15 DE MAYO      | MIÉRCOLES | X | 1 - 2                                 | 0 - 4 - 6 - 8                         |
| 8  | 01 DE NOVIEMBRE | VIERNES   | V | 5 - 6                                 | 1 - 3 - 7 - 9                         |
| 9  | 06 DE DICIEMBRE | VIERNES   | V | 5 - 6                                 | 1 - 3 - 7 - 9                         |
| 10 | 09 DE DICIEMBRE | LUNES     | L | 7 - 8                                 | 0 - 2 - 4 - 6                         |
| 11 | 25 DE DICIEMBRE | MIÉRCOLES | X | 1 - 2                                 | 3 - 5 - 7 - 9                         |

#### SÁBADOS Y DOMINGOS:

- LAS LICENCIAS CUYOS ORDINALES TERMINEN EN NÚMERO PAR, PERMANECERÁN INACTIVAS OBLIGATORIAMENTE LOS SÁBADOS IMPARES DESDE LAS 07:00 DE ESE DÍA HASTA LAS 01:00 DEL DÍA SIGUIENTE Y LOS DOMINGOS IMPARES DESDE LAS 07:00 DE ESE DÍA HASTA LAS 06:00 DEL DÍA SIGUIENTE.

- LAS LICENCIAS CUYOS ORDINALES TERMINEN EN NÚMERO IMPAR, PERMANECERÁN INACTIVAS OBLIGATORIAMENTE LOS SÁBADOS PARES DESDE LAS 07:00 DE ESE DÍA HASTA LAS 01:00 DEL DÍA SIGUIENTE Y LOS DOMINGOS PARES DESDE LAS 07:00 DE ESE DÍA HASTA LAS 06:00 DEL DÍA SIGUIENTE.

#### REGIMEN ESPECIAL DE AGOSTO:

- LAS LICENCIAS CUYOS ORDINALES TERMINEN EN NÚMERO PAR, PERMANECERÁN INACTIVAS OBLIGATORIAMENTE ENTRE LAS 06:00 DEL DÍA 1 DE AGOSTO Y LAS 06:00 DEL DÍA 16 DE AGOSTO.

- LAS LICENCIAS CUYOS ORDINALES TERMINEN EN NÚMERO IMPAR, PERMANECERÁN INACTIVAS OBLIGATORIAMENTE ENTRE LAS 06:00 DEL DÍA 16 DE AGOSTO Y LAS 06:00 DEL DÍA 1 DE SEPTIEMBRE.

DURANTE EL MES DE AGOSTO SERÁ DE APLICACIÓN EL DESCANSO SEMANAL EN RÉGIMEN ORDINARIO, DE LUNES A VIERNES, POR NÚMERO DE LICENCIA NO SIENDO APLICABLE EL CORRESPONDIENTE A SÁBADOS Y DOMINGOS

FEDERACION  
606 28 64 27

### TELÉFONOS DE INTERÉS PARA LOS PROFESIONALES DEL SECTOR DEL TAXI

| Denominación  | Teléfono     |
|---|--------------|
| FEDERACION PROFESIONAL<br>www.fptaximadrid.es       | 91 477 70 21 |
| TELETAXI<br>www.telo-taxi.es                        | 91 371 21 31 |
| SOCIEDAD COOPERATIVA<br>www.scat.es                 | 91 392 08 80 |
| TES   | 615 967 099  |
| NITAX<br>www.nitax.net                              | 91 413 91 43 |
| CENTAX  | 91 461 58 11 |
| VDO-ARGO - HALE                                     | 91 657 21 21 |
| RENFE<br>www.renfe.es                               | 91 328 90 20 |
| ESTACION SUR<br>www.estaciondeautobuses.com         | 91 562 59 09 |
| AYUNTAMIENTO DE MADRID (OMT)<br>www.munimadrid.es   | 91 480 46 10 |
| COMUNIDAD DE MADRID (TRANSPORTES)<br>www.madrid.org | 91 580 28 87 |
| ASAMBLEA DE MADRID<br>www.asambleamadrid.es         | 91 779 95 00 |
| OBJETOS PERDIDOS<br>www.munimadrid.es               | 91 480 46 13 |
| PELAYO<br>www.pelayo.com                            | 902 12 09 21 |
| MMT<br>www.mmtseguros.es                            | 901 22 44 22 |
| UECA<br>www.ueca.es                                 | 91 522 75 11 |

## SUMARIO

|   |    |
|---|----|
| Y si nos cabreamos y no vamos a VOTAR????????????????                                       | 3  |
| Federación, asambleas y participación de los socios.  | 5  |
| Los logros de una organización son los resultados del esfuerzo combinado de cada individuo. | 8  |
| Vehículos, normativa y demás...   | 13 |
| Sangre y fuego.   | 20 |
| Modificación ordenanza municipal del Taxi de Madrid.  | 23 |
| ¿En dónde situamos al cliente?  | 25 |
| Faros.  | 26 |
| FPTM y "Pequeña Moma": #MadridSeguraEnTaxi  | 29 |
| Sobre hojas de ruta. Parte I:   | 31 |
| Visto en redes sociales   | 36 |

# Federación, asambleas y participación de los socios.

*"El momento mágico de la 'participación genuina' es aquel en el que las personas viven, a menudo por primera vez, la experiencia de trabajar juntos sin tener que renunciar a su autonomía"*

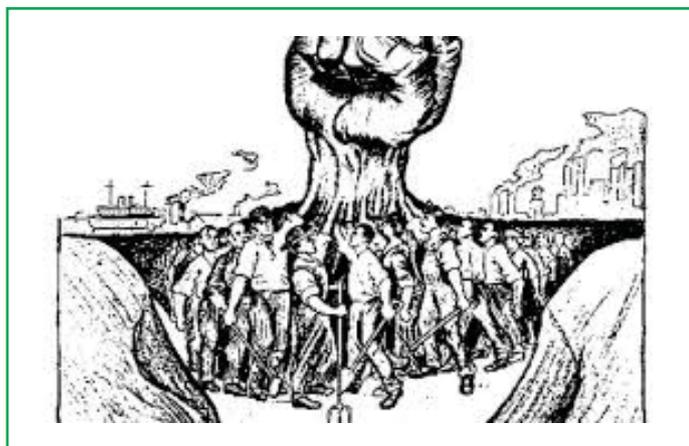
Eugenio Molini

**N**os gustaría comenzar dando las gracias a todos los compañeros que han participado en todas las Asambleas, ya sean informativas, referéndum, ordinarias y extraordinarias.

El orgullo de pertenecer a un colectivo en el que la inmensa mayoría de los que lo componen, se han preocupado de participar y decidir aquellas cuestiones que tan gravemente nos atañen, no hace si no confirmar que no somos un colectivo entregado, ni conformista, muy al contrario, frente a una minoría entregada y pesimista, existe una inmensa mayoría luchadora y reivindicativa que se informa, participa y propone.

La conciencia de pertenencia que todos debemos tener, en estos convulsos años no ha hecho más que incrementar y aglutinar al colectivo en pos de un beneficio común, salvaguardar nuestra actividad frente a dentelladas liberalizadoras de la administración.

## Unidad, resistencia y resiliencia.



El Real Decreto 3/2018 del 20 de abril (Aquel que se aprobó 5 minutos antes de la sentencia del Tribunal Supremo, favorable al colectivo del Taxi, y en el que dejaron solo a Federación exigiendo una sentencia que

entendíamos positiva para el sector, frente a los que se entregaron a la rendición y los postulados del gobierno del Partido Popular)

En este apartado, extractado del real decreto:

*... "La extraordinaria y urgente necesidad que constituye el presupuesto habilitante para acudir al instrumento jurídico del real decreto-ley se justifica porque se está produciendo un incremento exponencial del número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que no pudo ser inicialmente previsto por las Administraciones competentes, que comienza a afectar de manera inmediata y significativa a la prestación de otras modalidades de transporte y, muy especialmente, a los servicios prestados por los taxis en el ámbito urbano, los cuales, dada la consideración de servicios de interés público fundamental que tradicionalmente les viene atribuyendo en ese ámbito la reglamentación local y autonómica que les resulta de aplicación, se encuentran fuertemente regulados, con consecuencias que no sólo están generando una situación de conflicto entre los dos sectores profesionales afectados sino que amenazan con tener repercusiones sobre los propios usuarios de los servicios." ... -*

No pudo ser previsto, el incesante número de peticiones de autorizaciones VTC, entendemos que todos los gobiernos desde el 2011 tenían conocimiento, querían una "liberalización" pero se les fue de las manos.

Pese a eso, el sector se ha plantado en frente, y todos, aquí no vamos a personalizar en Federación, dentro de sus posibilidades han plantado cara con más intensidad

unos que otros, y todos han transmitido a las diferentes administraciones la necesidad de proteger y salvaguardar nuestro sector.

La necesidad de pertenecer, sumar, apoyar es mas necesaria que nunca, la suma es el todo, que cada uno decida donde se encuentra más cómodo dentro del espectro asociativo que existe, pero se debe sumar y no restar.

Solo nuestra capacidad de sumar, nos permite hacer frente a grandes corporaciones engrasadas de capital, que funcionan a bloque, decisiones en consejos directivos y que se llevan a cabo.



Individualmente, nunca hubiéramos podido abonar la minuta a Jose Maria Baño León, por el juicio en el Supremo, que marco un antes y un después, si ese juicio no se hubiera ganado, mas de 100.000 autorizaciones VTC estaban esperando una resolución de sentencia negativa para el taxi.

Individualmente, no se hubiera podido interponer una querrela criminal, individualmente no se podría plantear una defensa de las disposiciones legales en Cataluña.

Hay que sumar y participar, las decisiones colegiadas otorgan legitimidad a las pretensiones y cuestiones que se plantean ante la administración.

## LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

### CONVOCA

Según los Estatutos (Art. 16) de la FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID, y en relación al artículo 16, convocamos a los socios/as a la ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA que se celebrará el día 1 de julio de 2019 a las 16:30 en primera convocatoria y a las 17:00 en segunda convocatoria, en el salón de actos del Centro Integrado de Formación Profesional Profesor Raúl Vázquez de la Ctra. Villaverde-Vallecas, Km, 4. De Madrid

**PUNTO 1º.- Al objeto de promover iniciativas de marketing, comunicación y defensa de TODO el Sector, proponemos la participación de la Federación Profesional del Taxi de Madrid en la creación de la FUNDACIÓN DEL TAXI.**

**PUNTO 2º.- De cara a una Unión del Sector en una aplicación única, proponemos la integración de la Federación Profesional del Taxi de Madrid en ARTE (Asociación Radioemisoras de Taxi de España).**

## LA FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID

### CONVOCA

Según los Estatutos de la FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI DE MADRID, convocamos a los soci@s a la ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA que se celebrará el día 16 de febrero de 2019 a las 9:30 en primera convocatoria y a las 10:00 en segunda convocatoria, en el salón de actos del Centro Integrado de Formación Profesional Profesor Raúl Vázquez de la Ctra. Villaverde-Vallecas, Km,4. De Madrid

**PUNTO 1º.- Información situación Sector del Taxi.**

**PUNTO 2º.- Moción de confianza a propuesta de la Junta Directiva sobre la continuidad o no de los actuales miembros de la misma.**

**PUNTO 3º.- Preguntas y sugerencias.**

Para ello, Federación en tan solo 7 meses ha realizado 4 asambleas, entre ordinarias y extraordinarias, dotando a la entidad de legitimidad, en sus planteamientos.

Independientemente de que otras asociaciones naufraguen en su gestión, no es motivo de alegría en

este contexto la pérdida de cualquiera de las asociaciones representativas, menos aun en este contexto, presentar batalla judicial, mediática y de fortaleza institucional, transmite a nuestros oponentes un magnifico rival contra el que medirse, y serán mucho mas cuidadosos en sus planteamientos y a su vez, plantea un aviso a navegantes, el colectivo del Taxi es potente y tiene recursos.



Firmado la Junta Directiva



**TU INSTALADOR DE CONFIANZA  
TAMBIÉN PARA EL TAXÍMETRO**



SPT-02



AIR-W

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE CONTROL METROLÓGICO. 16-1-1051-R

NYEHER Comunicaciones, C/ Geranios, 42 28029 Madrid (Zona 4 Torres) - Tlf: 91 323 12 15 - www.nyeher.es - nyeher@nyeher.es

# Los logros de una organización son los resultados del esfuerzo combinado de cada individuo.

*"Los logros de una organización son los resultados del esfuerzo combinado de cada individuo"*  
Vince Lombardi

**U**nidad, que bonito termino y cuantas acciones hay detrás de él.

La inmensa mayoría del colectivo, reclama unidad, pero pocos trabajan para conseguirlo, y en aquellos casos en los que se obtiene o se demuestra, rápidamente se intenta dinamitar.

Por ser prácticos, y ya lo hemos comentado en anteriores ocasiones el sector adolece de unidad, y es algo natural, porque la concepción de nuestro colectivo es precisamente competir entre nosotros para ofrecer un mejor servicio, y obtener un mayor rendimiento.

No voy a hablar de unidad política, eso es algo que mientras que existan intereses contrapuestos en la estructura del colectivo será una meta difícil de alcanzar, hablare de unidad u homogeneidad en el trabajo, en el día a día.

Frente a un modelo empresarial, que traslada nuestra "ilegal competencia" a la hora de solicitar un servicio.

Esta el del taxi, todos oímos en los mentideros del sector que hay que hacer "algo" si "ellos" (me refiero a los

nuevos actores de movilidad plataformas de VTC, (Uber y Cabify) así como de las que en origen comenzaron con el Taxi (My Taxi, ahora FreeNow) lo hacen, deberíamos hacer lo mismo.

Esto no es discutible, TODOS , estamos de acuerdo en el fin , en ese propósito de homogeneizar la petición de servicios y que los ciudadanos o clientes de una manera sencilla y eficaz, tengan a su disposición el servicio de taxi cuando así lo requieran, y tengan la opción de elegirlo de la manera que prefieran.

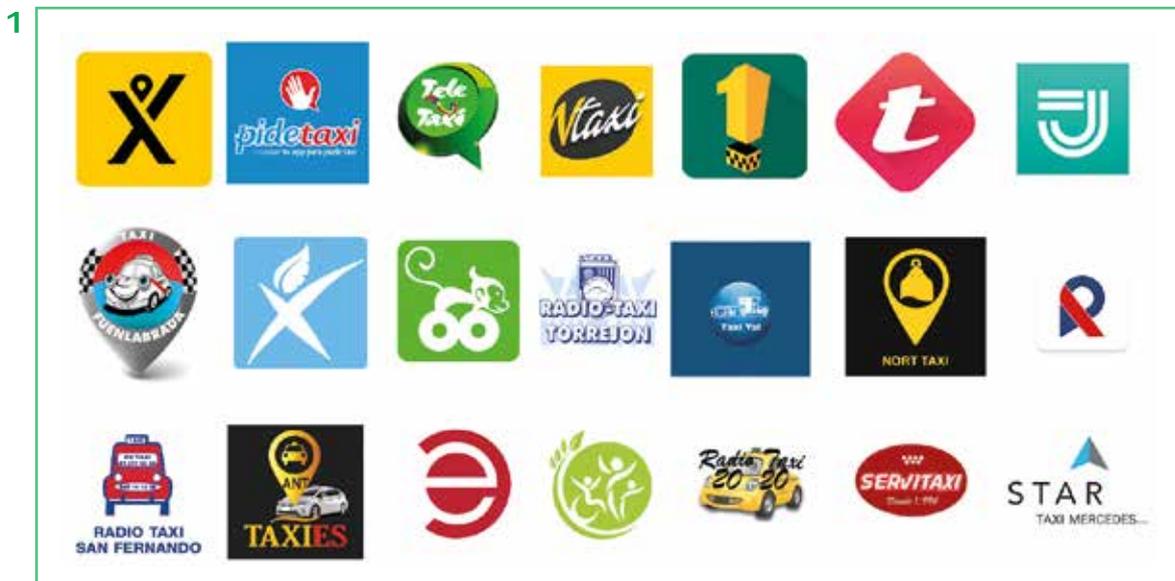
APLICACIÓN UNICA, eso es, la solución, es sencillo, vámonos todos a una...

Ahí, justo en ese momento es donde se termina el argumento, vámonos todos a una.

¿A cuál?- A una que se cree, nueva-

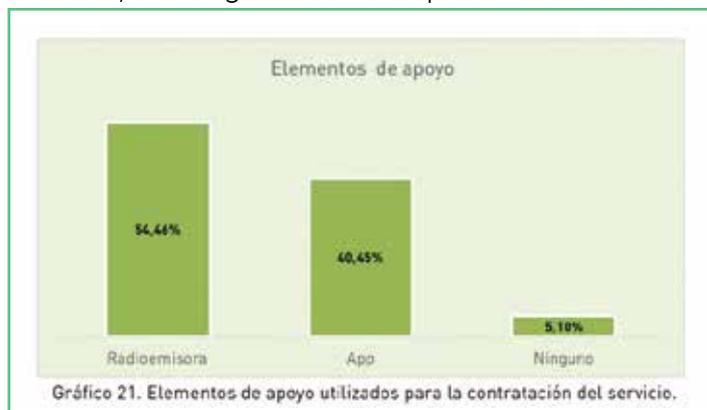
Eso tiene un coste. -Pues buscamos financiación, con "publicidad"

-Además, mi vecino es informático y os hace una aplicación por muy poco dinero.



Estas y otras cuestiones se plantean en paradas, y conversaciones entre compañeros, vamos a realizar un recorrido por lo que supuestamente está por venir.

A falta de alguna, este es el ecosistema de aplicaciones, emisoras, o chiringuitos como lo quieran llamar ustedes.<sup>1</sup>



Según los datos aportados por el informe VECTIO, cerca del 95% del colectivo utiliza algún elemento de apoyo para las precontrataciones, ya sean radioemisoras o APP.

El sector conoce y utiliza las diferentes formas de precontratación, ya sean emisoras APP, emisoras locales, APP de comisionistas que se ofrecen a las empresas, etc.

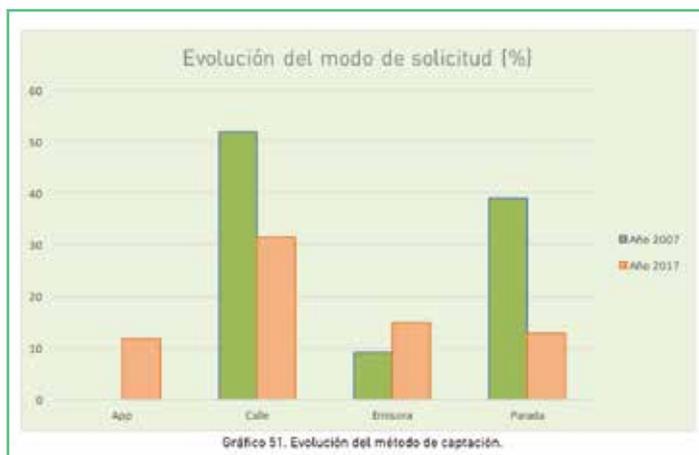
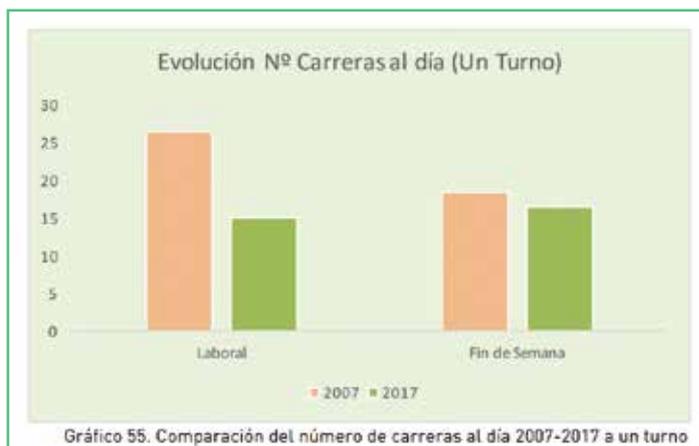
En todas y cada una de ellas se abona un coste, en unas derramas por algo tangible, en otras mordidas por precios pactados de antemano.

Una vez que tenemos estos datos analicemos que está pasando o que se espera que pase en la movilidad urbana.

A día de hoy, y con los datos que tenemos, a pesar de que "muchos" hablen de la "necesidad" de ampliar turnos, demanda de conductores y tener más presencia en las calles, si nos atenemos a los datos, no hemos recuperado los niveles de trabajo del año 2007, a pesar de la supuesta expansión económica que muchos publican y publicitan. Volvemos de nuevo al informe VECTIO.

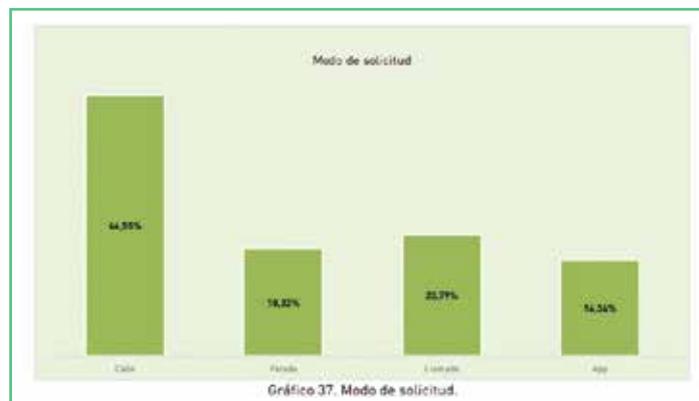
| Año         | 1996    | 2007    | 2017    |
|-------------|---------|---------|---------|
| Recaudación | 469.991 | 881.678 | 779.975 |

| Día       | Nº Carreras |         |         |
|-----------|-------------|---------|---------|
|           | 1996        | 2007    | 2017    |
| Laborable | 349.651     | 411.624 | 285.245 |
| Sábado    | 183.435     | 193.276 | 149.810 |
| Festivo   | 149.300     | 175.505 | 126.572 |



En este último cuadro, observamos cómo se produce un incremento en el método de captación de usuarios, los únicos valores que se incrementan son la petición a través de una emisora o APP, descendiendo la demanda de usuarios en la calle y paradas.

Estos datos que demuestran una tendencia, en valores absolutos son los siguientes:



El 62,87% de los servicios se siguen contratando en la calle o en las paradas, siendo el 37,13% de los servicios contratados por APP o Teléfono.

Valoremos, si se reclama una APP como método de contratación a día de hoy el 20,79% de los servicios no

serían atendidos, por lo tanto, “esa APP” Única, debería tener Call-Center con personal, un local, conectividad, etc., etc.

Ya son más gastos, ya no es un servidor y una aplicación, vaya por dios.

Ante esta contrariedad, las emisoras tradicionales como a muchos les gusta denominarlas, se han adaptado y desde hace mucho tiempo, ofrecen a los usuarios diferentes canales de petición, que van desde la tradicional llamada telefónica, a la contratación a través de RRSS o mensajería instantánea utilizando todo el arco que la comunicación permite, web, correo, botoneras de petición inmediata, SMS, etc.

Nosotros como colectivo, somos una pata muy importante en la movilidad urbana, y los usuarios buscan no solo un medio de transporte, si no complementariedad entre ellos, utilizando lo que necesiten en cada momento, nos guste o no, no todos los usuarios utilizan en exclusiva uno de los muchos que actualmente se ofrecen, desde la red de metro, pasando por los autobuses de la EMT, cercanías, taxi, car-sharing, moto-sharing, patinetes, bicicletas e incluso el coche de San Fernando...un rato a pie...y otro andando.



Pues bien, de momento los mejores posicionados son las grandes corporaciones automovilísticas, desde Daimler Benz con Free Now, a SEAT, pasando por el grupo PSA.

Todos y cada uno están desarrollando su parque o cuota de mercado.

El taxi es una pata, e individualmente sumarnos a estos agregadores de modo individual, o plantear una vía de conexión que sume a todos aquellos que lo deseen, el ayuntamiento a través de la EMT, como laboratorio de movilidad está desarrollando su propia aplicación.



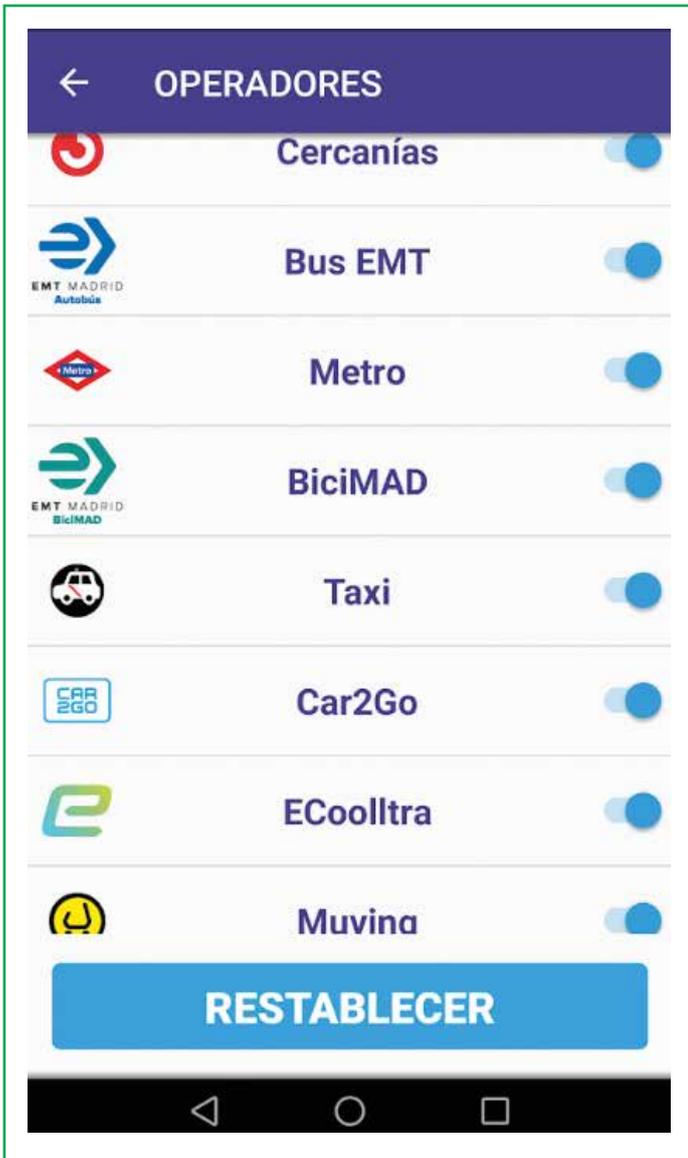
Esta nueva intermodalidad, hace que los usuarios demanden “información” de cómo, dónde y a qué coste se pueden desplazar, de ahí la efervescencia de aplicaciones o agregadores de movilidad.

Esto es solo una pequeña muestra de lo que pueden encontrar en cuanto aplicaciones de movilidad dentro de los espacios de aplicaciones de sus teléfonos.

**¡¡Y pensábamos que el taxi estaba mal!!**



En ella aparece el taxi, como en otras muchas, si quieren ver hacia donde tiende descárguese la aplicación Whim - All your journeys, que ya está funcionando en Helsinki, donde los usuarios consumen bonos, y en función del importe del bono adquirido, le ofrece una serie de servicios cuantificándolo, en kilómetros , tiempo de uso, etc...



Free Now, UBER, y todas las que buscan que su plataforma sea el nuevo GOOGLE de la movilidad, para acceder a internet por defecto se usa un motor de búsqueda con el devenir de los años, los de GOOGLE copan el mercado de acceso a internet, habrá que determinar que portal será el nuevo GOOGLE de la movilidad, y si algún "ideólogo" piensa que el Taxi, es el pilar Central de estas plataformas, mal va, el Taxi debe decidir si nos unimos en algo, para facilitar a nuestros usuarios nuestros servicios, ya sea directamente, a través de un agregador, o precontratado, desde FPTM,

entendemos y conocemos el trabajo, el desgaste, y el importe de crear algo nuevo, de ahí, que como valoramos el trabajo de TODOS , en asamblea decidimos unirnos, a ARTE, ya hay más de 14.000 compañeros, 50 ciudades trabajando conjuntamente, y seguir trabajando unidos, en mejorar lo que venga y lo que vendrá, ya que cada uno individualmente decida con quien trabaja, y como trabaja, 14.000 compañeros a nivel nacional estamos juntos, ¿Dónde está el resto?

Firmado la Junta Directiva

**TAXI RECAMBIOS**  
WWW.TAXIRECAMBIOS.ES

RECAMBIOS ORIGINALES DE TODAS LAS MARCAS

**SUSPENSION Y TRANSMISION**  
LAS MEJORES MARCAS PRIMER EQUIPO

SACHS, SILETECH, OJO, KYB, Gabriel, MOOG

**EMBRAGUES**  
LUK, SACHS, Valeo

**LUBRICANTES**  
REPSOL, TOTAL, Mobil, Castrol  
Y también SELENIA, SHELL, FORD...

**KITS** 40%  
**V. BIMASA** 45%

**FRENOS**  
REMSA

**FILTROS**  
MAHLE, BOSCH 40%

**PASTILLAS** 55%  
**DISCOS** 40%  
**KITS** 40%

*Venta al público y profesionales*

Horario: de Lunes a Viernes de 8:30 a 14 y de 16 a 20. Sábados de 9:30 a 13

C/ Ramón Calabuig 43, Madrid  
91 478 43 62 · tienda@taxirecambios.es

# OFERTA EXCLUSIVA PARA TODOS LOS TAXISTAS



**QUE NO TE TOMEN  
EL DIENTE**

Nosotros siempre utilizamos  
primeras marcas.

Ven con tu licencia de taxi y llévate

## **GRATIS UNA DE NUESTRAS TARJETAS DENTALES**

Con ella tendrás grandes descuentos  
en todos los tratamientos.

Además benefíciate de revisiones  
periódicas, una limpieza bucal y  
radiografía panorámica gratuita.



Tarjeta valorada en 99€

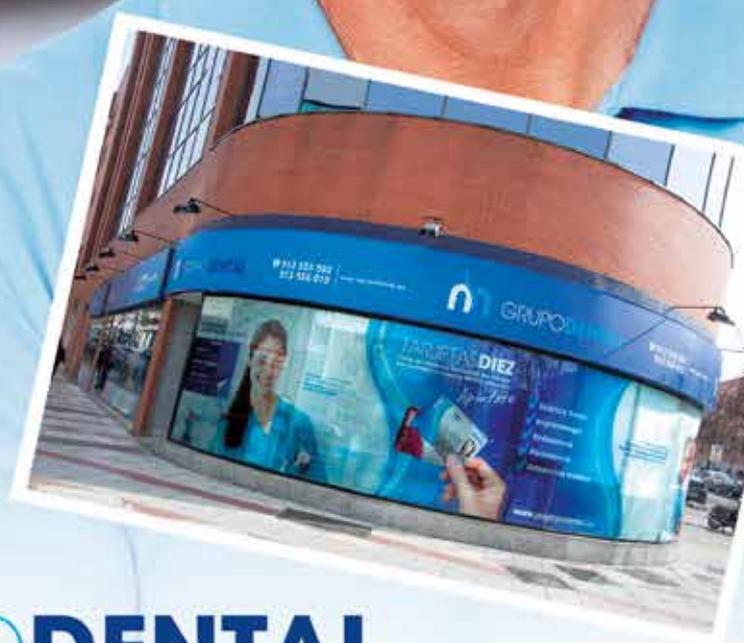
APARCA GRATIS LOS PRIMEROS 45 MINUTOS

**PARKING GRATUITO**  
PARA TODOS NUESTROS CLIENTES



**GRUPO DENTAL**

[www.mgrupodental.com](http://www.mgrupodental.com)



# Vehículos, normativa y demás...

*Cuando un hombre pide justicia es que quiere que le den la razón.*

Santiago Rusiñol i Prats (1861-1931) Pintor y escritor español.

**C**uando estamos próximos al horizonte de 2020, fecha que “nos dimos” para renovar la flota de vehículos, siempre, como nos caracteriza a los españoles de a pie, en ultimo momento nos entran las prisas (no a todos) el índice de renovación de vehículos esta en unos 2.500 vehículos anuales.

Desde la publicación de la Ordenanza Municipal del Taxi el 13 de diciembre de 2012, hasta la fecha que tenemos como tope para renovar la flota han pasado 7 años. Durante los cuales el sector no ha hecho nada a excepción de la AMT Asociación Madrileña del Taxi, que planteo un Contencioso ante la publicación de dicha ordenanza, contencioso que tiene ventanas, no se puede impugnar una Norma años después de su publicación.

Como indicamos la demanda que interpuso la AMT contra toda la ordenanza del Taxi, y que si hacemos memoria sirvió para tumbar los antecedentes penales a la hora de obtener el Permiso Municipal de conductor de auto taxi, y a la espera que el Tribunal Supremo indique si las libranzas fijas son equitativas, o deben ser rotatorias, como en la mayoría de los municipios de España (Exceptuando Madrid y Barcelona, en todos los municipios donde existen Libranzas, se hacen de manera rotatoria).

El tribunal Superior de Justicia en su sentencia viene a decir en su sentencia, **N.º 564/2017 de 17 de julio de 2017**

...-“La impugnación formulada por la parte actora, alegando la Infracción del Reglamento (CE) n o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos indicando la parte

que Las normas impugnadas establecen unos límites de emisiones en base a la normativa europea reseñada, sin embargo, para los vehículos de la clave M, entre los que se incluyen los auto taxis, se aplica erróneamente dichos aspectos técnicos contaminantes. (...).

Pues bien, nos encontramos con que la Administración Municipal Madrileña establece unos requisitos que no resultan aplicables a fecha de hoy, pero también, podemos comprobar que en aplicación del apartado 5º de la Disposición Transitoria Tercera de la norma municipal impugnada los vehículos auto taxis adquiridos con anterioridad a 1 de enero de 2020 no podrían prestar servicio público de taxi, cuando la normativa europea únicamente se refiere a la puesta en servicio de vehículos nuevos, no a los que ya existen y funcionan con anterioridad, lo cual llevaría aparejada que ningún vehículo público o privado podría funcionar a dicha fecha.

La norma comunitaria afectada, es el reglamento (CE) N.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (Modificado por el Reglamento (CE) N.º 692/2008 de la Comisión de 18 de julio de 2008).

**1.** Con efectos a partir del 2 de julio de 2007, las autoridades nacionales no podrán denegar al fabricante que la solicite la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional de un nuevo tipo de vehículo, ni prohibir el registro, la venta o la puesta en servicio de un vehículo nuevo, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante de los vehículos de motor, si el vehículo en cuestión

cumple lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y en particular los valores límite Euro 5 establecidos en el cuadro 1 del anexo I o los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.

**2.** Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2009, y del 1 de septiembre de 2010 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y, en particular, en los anexos, con excepción de los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I. Para los ensayos de emisiones del tubo de escape, los valores límite aplicados a los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas serán los mismos que los aplicados a los vehículos de la categoría N1, clase III.

**3.** Con efectos a partir del 1 de enero de 2011, y del 1 de enero de 2012 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2 y de los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, en particular, en los anexos, con excepción de los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ya no son válidos a los efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE y, por razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta y la puesta en servicio de esos vehículos. Para los ensayos de emisiones del tubo de escape, los valores límite aplicados a los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas serán los mismos que los aplicados a los vehículos de la categoría N1, clase III.

**4.** Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2014, y del 1 de septiembre de 2015 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, a los nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.

**5.** Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2015, y del 1 de septiembre de 2016 en el caso de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ya no son válidos a los efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE y, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta o la puesta en servicio de esos vehículos.

El artículo 16 de la Ordenanza Reguladora del Taxi del Ayuntamiento de Madrid se refiere a la Norma Euro 6, y esta norma no resultaba exigible desde la fecha de publicación de la ordenanza sino desde 1 de septiembre de 2014, y del 1 de septiembre de 2015 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, 1 de septiembre de 2015, y del 1 de septiembre de 2016 en el caso de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, por lo tanto no puede entenderse que infringiera el reglamento (CE) N.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, debiendo además indicarse que a partir de la fecha de aplicación de dicha norma Euro 6 según el tipo de vehículos, la previsión del artículo 21 respecto de la exención del cumplimiento de la norma Euro 6 devendrá parcialmente inaplicable por la sencilla razón de que no será posible expedir un certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos, resultando de aplicación exclusivamente a los vehículos

anteriormente matriculados que quisieran adscribirse a la correspondiente licencia.

No existe, por tanto, infracción de la norma comunitaria, pues se remite a la aplicación de la normativa euro 6 desde la entrada en vigor de la ordenanza cuando se solicita la adscripción de un vehículo a una determinada licencia. Es decir, adelanta para los vehículos dedicados al servicio de auto taxis la aplicación de la mencionada norma, lo que no resulta contrario al derecho comunitario puesto que los estándares en materia medioambiental establece un contenido mínimo que no puede ser modificado a la baja, pero en ningún caso, se trata de un establecimiento máximo de forma que resulta permisible que los estados y las administraciones correspondientes o puedan ser más exigentes en los requisitos ambientales como ocurre en el caso presente, cuando el Ayuntamiento de Madrid adelanta la aplicación de la norma al calendario establecido en el reglamento (CE) N.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007.

Por dicha razón, tampoco es contraria al derecho comunitario la previsión de la Disposición Transitoria 2º



cuando establece que, A partir del 1 de enero de 2020, no podrán prestar servicio los vehículos auto taxi que superen los límites indicados en el artículo 16. Es cierto que ello supone la retirada de la circulación de los vehículos cuya primera matriculación sea posterior al 31 de diciembre de 2009, entre los que se encontraran los vehículos que no cumplan con la norma Euro 6, pero ello supone una mejora respecto de previsiones del reglamento (CE) N.º 715/2007 dichas mejoras normativas son perfectamente compatibles con el Derecho Comunitario, debiendo además indicarse como afirma la representación del Ayuntamiento de Madrid, dicha medida se enmarca en el ámbito de la protección del medio ambiente, materia sobre la cual el Ayuntamiento tiene competencias

normativas conforme al artículo 25.2.f) de la Ley de Bases de Régimen Local, Ley 7/1985, de 2 de abril, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, con respaldo en la Directiva 2008/50, de 21 de mayo, debiendo tomarse en consideración de que se trata de vehículos, los auto taxis, cuya circulación se realiza preferentemente por el municipio, de forma además mucho más intensiva que el resto de los turismos de uso particular, y gozando de medidas de las que no disponen estos, como son los carriles exclusivos, menor afección en los supuestos de limitaciones medio ambientales. Por tanto, debe desestimarse la impugnación referida a este precepto." ...-

Por un lado, tenemos una norma que los tribunales han determinado que es legal y acorde a derecho, por otro el consenso de las asociaciones en 2012, en lo relativo a los vehículos.

El populismo fácil, hace que surja un movimiento que amparado por los que estaban de acuerdo con dicha normativa soliciten en este momento una prórroga, nos asaltan varias dudas. Exceptuando los casos en que por "desconocimiento real" u otras circunstancias concernientes al servicio no pudieron optar a un vehículo con las características medioambientales publicadas en la ordenanza municipal, la minoría que mayoritariamente argumenta lo justo o lo injusto de la medida, en base a circunstancias personales, le hacen un flaco favor a la "mayoría" que con previsión se han adaptado a la normativa.

¿Todos los que argumentan desconocimiento de la norma tienen TPV? En la misma normativa, se indica la obligatoriedad de disponer de Terminal Punto Venta y ahí, si se han enterado.

Se entienden y nos solidarizamos con la minoría que se ha visto afectada por una circunstancia u otra, para el resto, como se puede leer, la normativa es clara, las recientes resoluciones sobre Madrid Central, y el compromiso del sector con el medio ambiente no se pueden ver empañados por los intereses particulares de unos pocos que reclaman la solidaridad del sector, cuando ellos, han sido los primeros insolidarios, ¿os suena este esquema?



La Ordenanza Reguladora del Taxi establece expresamente unos límites de emisiones por encima de los cuales no podrán prestar servicio los vehículos autotaxi, así como un calendario de implementación por fases:

CALENDARIO IMPLEMENTACIÓN POR FASES (\*)

|                       | 1-ene-14  | 1-ene-15 | 1-ene-20 |
|-----------------------|---|----------|----------|
| <b>Autorizaciones</b> | Sólo se autorizan nuevos modelos de vehículos que cumplan la condición de <b>Ecotaxi</b> o <b>Eurotaxi</b>  |          |          |
| <b>Sustitución</b>    | Sólo se permite la sustitución de vehículos por aquellos que cumplan la condición de <b>Ecotaxi</b> o <b>Eurotaxi</b>   |          |          |
| <b>Servicio</b>       | Sólo podrán prestar servicio vehículos <b>Ecotaxi</b> o <b>Eurotaxi</b> . (Excepto aquellos adquiridos antes del 14/12/2012, que podrán cumplir 10 años de antigüedad máxima) |          |          |

**Ecotaxi:** vehículos con límites de emisiones inferiores a 160 g/Km de CO2 y 80 mg/Km de NOx  
**Eurotaxi:** vehículos adaptados a personas en situación de movilidad reducida. Exentos de límites de emisiones

(\*) Artículos 16, 21 y Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada mediante Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012 (BOCM de 13 de diciembre de 2012, núm. 297, pág. 52).

¿A que sí?

Tenemos otro problema, según los mentideros del sector, no hay vehículos...

1. Citroën C-Elysse.
2. Dacia Lodgy.
3. Dacia Logan.
4. Fiat Doblo GNC.
5. Fiat Tipo.
6. Ford Mondeo Híbrido.
7. Lexus IS 300H.
8. Mercedes Benz E 200
9. Nissan NV 200 5 y 7 Plazas.
10. Nissan LEAF.
11. Seat LEON GNC.
12. Tesla Model S.
13. Toyota Prius Plus.
14. Volkswagen CADDY 5-7 Plazas.

Euro taxis:

1. Fiat Doblo Eurotaxi.
2. Fiat Talento Eurotaxi.
3. Ford Connect Eurotaxi.
4. Ford Custom Eurotaxi.
5. Mercedes Vito Eurotaxi.
6. Nissan NV 200 Eurotaxi.
7. Renault Kangoo Eurotaxi.
8. Renault Traffic Eurotaxi.
9. Toyota Proace Verso Eurotaxi.
10. Volkswagen Caddy Eurotaxi.

Hasta 24 modelos diferentes, si bien la mayoría no cumplen los estándares a los que el sector está acostumbrado, en cuanto a fiabilidad, y relación calidad precio.

*“¿Por qué? No podemos poner el vehículo que nosotros queremos.”*

Esta pregunta que muchos se hacen nos indica que se olvida lo que somos, somos taxis, y llevamos aparato

# EL TAXI EN LUCHA

*No olvide señor Garrido  
que sigue vivo el problema  
del que usted nunca ha querido  
ni siquiera hablar del tema.*

*No tenemos otra opción  
que llegados los comicios,  
recordemos su servicio  
de desprecio y de traición.*

*PSOE, PP y Ciudadanos  
humillaron al taxista,  
sus propuestas desecharon  
y borraron de su lista.*

*No nos vendan más promesas  
ni argumenten soluciones  
que de ustedes solo resta,  
engañifa y mil traiciones.*

*Madrid, marzo 2019. Juan*

La tecnología más avanzada  
y económica para tu taxi.



**TOYOTA  
GAMBOA  
ECO AUTO**

Avda. La Cantueña, 1  
28947-Fuenlabrada  
(Madrid)



- Bajo coste de mantenimiento
- Placer de conducción
- Estilo innovador

**\*Descuento en todas las reparaciones  
y mantenimiento del 20% de descuento.**

\* Descuentos válidos hasta el 31/12/2017

Atención personalizada:

**FERNANDO FERNÁNDEZ / Tlf: 91 642 48 00 ext. 1806 / Email: ffernandez@ggamboa.es**

taxímetro, y como la legislación de nuestra actividad ha sufrido múltiples avances y transformaciones existe una normativa, no ya española, si no europea, que nos indica como y de que manera ha de funcionar un taxímetro:



**Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros.**

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. Objeto.

Constituye el objeto de esta orden la regulación del control metrológico del Estado sobre los taxímetros según la definición establecida en el anexo XI del Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida.

#### Artículo 2. Fases de control metrológico.

El control metrológico del Estado sobre los taxímetros definidos en el artículo 1 de esta orden, es el que se regula en el capítulo III del Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, referido a la fase de instrumentos en servicio y comprende la verificación después de reparación o modificación y la verificación periódica.

#### Artículo 3. Requisitos de instalación.

Los taxímetros deberán cumplir los requisitos de instalación que se establecen en el anexo IV de esta orden.

## ANEXO IV

### Requisitos de la Instalación

**1)** Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legales establecidos, son las únicas entidades que pueden determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos y deberán certificar el punto correcto de toma de señal taquimétrica y que ésta sea la adecuada para los taxímetros, manteniendo las máximas garantías metrológicas, y debiendo garantizar que la señal taquimétrica corresponda con el eje motriz del vehículo o, de no ser esto posible, justificando la imposibilidad y la solución alternativa.

**2)** La instalación del taxímetro, desde la toma de señal hasta el módulo repetidor de tarifas múltiples, no contendrá ningún elemento ajeno al taxímetro, y será en todo momento continua e indismontable, disponiendo de los precintos que garanticen el control metrológico del instrumento. A estos efectos se considerará que forman parte del taxímetro las conexiones asociadas a su funcionamiento.

**3)** Una vez instalado el taxímetro en un vehículo de servicio de taxi de acuerdo con las especificaciones facilitadas por los fabricantes del vehículo y del taxímetro o, en su defecto, sus representantes legales, deberá de ser programado con las tarifas vigentes.

Son los fabricantes los que hoy en día han de indicar como y de que manera se instala un taxímetro en sus vehículos.

Desde Federación Profesional del taxi de Madrid, venimos trabajando con ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos) así como con la Dirección General de Industria, para tratar de buscar una alternativa a las demandas del sector, pero hay que ser muy cuidadoso, si bien la libertad de elección de vehículo corresponde a los titulares de licencia, es necesario que estos (los titulares) tengan todas las garantías, de que en el vehículo que han adquirido, se pueda instalar un taxímetro.

La parte más débil en este caso es el que compra, y hay que protegerle.

Podéis consultar los vehículos en los que actualmente se puede instalar taxímetros en

<https://www.cem.es/content/tax%C3%ADmetros>

Queda trabajo por realizar y ver como fructifican nuestras demandas, deseamos que, tras el parón normativo a causa de las elecciones, el sector pueda elegir el vehículo que mejor se adapte a las necesidades del colectivo, eso

sí, con todas las garantías que ya damos por sentadas y que en muchas ocasiones se nos olvida, porque están ahí.

Firmado la Junta Directiva





**talleres**  
**J & J**

**MECÁNICA, AUTOGAS, HÍBRIDOS, ELECTRICIDAD, CHAPA Y PINTURA**

**CÁMBIATE A G.L.P. Y AHORRA DESDE EL PRIMER MOMENTO**



**Reparaciones urgentes de carrocería**

**Financia la instalación hasta en 12 meses sin intereses**  
Hasta 3000€

**-50% AHORRA EN CADA REPOSTAJE**  
Más de 550 puntos de recarga

Condiciones de la promoción y financiación disponibles en [www.repsol.es](http://www.repsol.es)

**WWW.TALLERESJJ.ES**

**CARROCERIA**  
*Trabajamos con todas las aseguradoras*



Reducimos al mínimo el tiempo que esté parado su **TAXI** por reparación

**DIRECCIONES Y CAMBIOS**  
Reparación de direcciones y bombas de dirección



**Venta y reparación de cajas de cambio:**

- Manuales
- Automáticos
- DSG

SOLICITE PRESUPUESTO SIN COMPROMISO

**ESPECIALISTAS EN TAXIS - SERVICIO RÁPIDO**

**CAMPAÑA ESPECIAL DE DISTRIBUCIONES**

**Kits de distribución con bomba de agua, refrigerante y mano de obra**

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Motores Grupo VW (Seat, Audi, Skoda, VW)</b>       |                |
| Gasolina 1.6 BSE / CHGA.....                          | <b>300,13€</b> |
| GNC 1.4 CPW (Bomba agua aparte).....                  | <b>389,86€</b> |
| Diesel 1.6 TDI CAY.....                               | <b>448,40€</b> |
| Diesel 1.6 TDI CXM.....                               | <b>558,73€</b> |
| <b>Motores Grupo PSA (Peugeot, Citroen, DS, OPEL)</b> |                |
| 1.5 - 1.6 HDI Euro VI.....                            | <b>436,49€</b> |
| 1.6 HDI Euro V (sin bomba de agua).....               | <b>460,19€</b> |
| 1.6 VTI LPG.....                                      | <b>419,06€</b> |
| FIAT TIPO 1.4 LPG-Gasolina (sin bomba de agua).....   | <b>432,73€</b> |
| <b>DACIA LODGY:</b>                                   |                |
| 1.6 Gasolina GLP 83cv.....                            | <b>334,85€</b> |
| 1.5 Diesel DCI (Modelo 2015).....                     | <b>488,29€</b> |

Impuestos y mano de obra **INCLUIDOS**. Hasta cambio de tarifa o agotar existencias

**MECANICA & ELECTRICIDAD**  
**Talleres JJ Garrido Bueno**  
Lunes a viernes de 8:30 a 19:30 horas  
C/ Ramón Calabuig 46-48 - Madrid  
91 478 1893 - 91 478 0411  
[mecanica@talleresjj.es](mailto:mecanica@talleresjj.es)

**ATENCION PREFERENTE**  
**AL TAXI EN TODOS**  
**NUESTROS SERVICIOS**

**CHAPA & PINTURA**  
**Carrocerías Borsauto**  
Lunes a viernes de 8:30 a 14 y de 15:30 a 19:30  
C/ Puerto del Monasterio 8 - Madrid  
91 172 1967 - 91 478 0475  
[carroceria@talleresjj.es](mailto:carroceria@talleresjj.es)

# Sangre y fuego.

**A** los entendimientos más reflexivos, que están ocurriendo en estos momentos en el Sector del Taxi no hay reflexión que pueda poner orden, al menos aquí en Madrid o ciudades parecidas, es una tarta muy apetitosa aunque sea repartirla, entre unos pocos, acabando con el orden establecido si no podemos con los que son de aquí, no nos importa repartirlo con los que vengan de fuera eso decía los caciques de esta ciudad de Madrid, poco se luchó para acabar con ellos y cuando parecía que se había dado un golpe mortal a principios de este siglo; aparecen dos empresas americanas y se establecen en este pueblo llamado Español con el beneplácito de este gobierno llamado liberal, les ponen sus abogados a su servicio dicen que ellos bien conocen los recovecos por donde atajar las leyes establecidas ; han aprovechado la parálisis del sector, este gobierno liberal les regalan miles de licencias por un módico precio de 36,05 la unidad, y si alguien individual quiere una para trabajarla se la venden por decenas de miles de euros.

Esos son los amigos del caciquismo moderno que ahora como siempre se llaman liberales y luchan por estar en el poder, compran la libertad de los pueblos en estas modernas democracias, dinero tienen para ello, antes lo robaran de vuestro sudor.

Dicen que eran puestos de trabajo como siempre los han creado; esclavos al lado de los caciques, 14 o 16 horas por jornada y 900 al mes, crean bolsas de trabajo y desde allí se suministran.

Pero lo más llamativo es las que nacen aquí, pequeñas empresas, unidas a las que vienen de fuera; tenemos el caso como el hijo de la diputada del PSOE esta señora, Juana Amalia , su hijo nació bajo el brazo con 2000 llamadas cucarachas, en esta lucha con los taxis de toda la vida, intervienen esta señora y la señora Susana Díaz presidenta de dicha comunidad, en favor de las cucarachas y hacen una llamada telefónica a su sindicato de Madrid a la UGT para que intervengan a favor de estas empresas en contra de los taxis, por el decreto que sacó el gobierno en septiembre de 2018. Dicen estos señores que están en juego miles de puestos de trabajo, pero no cuentan que son esclavos, no les importan que los taxis se vayan a la mierda;

Su hijo no es taxista, es un cacique explotador; como ellos están en política solo, para defender lo que los grandes caciques les dicen, que están al frente de los partidos establecidos; llamados liberales , a veces con las siglas del socialismo; y los partidos populares de alta alcurnia y moral y ética, para engañar a los pueblos, como España, un cortijo para ellos , no dijeron que los pueblos vivan y sean libres desde el Siglo XV hasta nuestros días España ha sido una lucha desbocada , con golpes de estado para que el poder no se les fuera de las manos; las diputaciones un cortijo de ellos, al frente caciques, ayuntamientos, cualquier institución , por pequeña que sea, allí están ellos al frente para llevarse lo que haya; tenemos el caso de la Gremial aquí en Madrid, lo que era de todos se lo han llevado unos pocos.

Pues es nuestro: Las cimas de la sociedad española están sumergidas en las tinieblas y no se ven mientras los bajos suelos están a plena luz del día; los antiguos decían en un expresivo refrán –“Baxause los adarves alzanse los muladores”

Este fenómeno de selección la habían señalado ya en nuestras costumbres , Salinas, Macias, Calderón, Nogales y otros casos nos características de exclusión consciente y reflexiva sistemática de los aptos por los incapaces que se ofrecen en nuestra legislación, siguiendo así; no nos levantaremos jamás estando pendientes, de que nos someta, y levanten el extranjero, haciéndonos esclavos y llevando nuestras riquezas a paraísos fiscales.- Con estos nuestros políticos que la mayoría de su capacidad, intelectual no han llegado a ser “Sr. Bachiller” lo demás son títulos comprados y sus cabezas vacías de ideas.- estos son los que tenemos y los que quieren llegar: por eso estos vividores que están al frente de dos partidos políticos mal llamados liberales enfermos de avaricia, pretenden dar un golpe de estado como su antecesor dio en Cataluña, mandando 10.000 escopeteros con munición suficiente, estos quieren lo mismo, para así poder llegar al poder, no quieren pueblos libres extirpados, de caciques ni conformidades libres, del adelanto, de bien estar, ni colectivos, que son libres en su trabajo.

Hay todavía gente que no lo comprende y estarían dispuestos a darles el poder, que han tenido en estos

últimos cinco siglos, la experiencia no ha entrado en su cabeza del Ordeno y Mando.- Y robando todo lo que han podido a este pueblo llamado España; ahora nos cuentan que no hay dinero para los trabajadores que producen ni para jubilados las empresas reducen sueldos manos de obra barata y a los jubilados las empresas reducen sueldos mano de obra barata y a los jubilados se les termino la hucha de las **PENSIONES, SE LA HAN ROBADO TAMBIEN** Juntos con las cajas de los bancos, y todos son los mismos, se lo han repartido entre caciques y liberales son hombres enfermos, padecen la enfermedad de la avaricia no hay antídoto para su curación, parecido a la calcuta: preguntemos a los labradores;

Decía un exministro, Sr. Solchaga de la Social democracia Liberal, en las manifestaciones de jubilados que piden estos señores si se le dan más de lo que han cotizado, no tienen derecho decían, esta sanguijuela del socialismo, que toda su vida él ha vivido de la sangre que les han chupado a la clase trabajadora; "Esta casta" da lo mismo donde estén no saben dirigir ninguno, ni por mayores ni por jóvenes; que un día de trabajo de cualquier trabajador productivo no pasivo, como ello; los trabajadores producen, cada día, 3 días de beneficios si tenemos en cuenta que esos mayores que vemos en manifestaciones, han cotizado al horario publico 40 años de su vida como cada día son 3 de producción , 120 años que se han dejado de su sudor y sangre, y ahora se le niega seguir viviendo ¿? Que se mueran, que hubiese sido de su casta sin estos señores que se van. Les despreciáis comprendo que no lo pueda entender, la "avaricia" le ciega la realidad, vas , los caciques primero robaran la riqueza y las tierras ; al no saberlas trabajar los daban a que se lo trabajaran, se creó la palabra de "APARCERO" de la producción o beneficios, eran 2 partes para el cacique 1 para el que lo trabaja que ha declarado lo que estos mayores están pidiendo, pero para que ustedes se enteren mejor deberíamos enseñar la vida laboral de cada uno, a ver que rendimiento ha dado su "casta" a esta sociedad, y cobrar en relación, proporcionalmente todo el mundo lo que es justo para vivir no gastárselo en cabarets y salas de fiestas, como la "casta" lleva haciendo cinco siglos.

Ya lo dijo un presidente socialista democrático y liberal, una tarta no se puede repartir hasta que se haga grande, primero la comemos nosotros (la casta) y luego se repartirá lo que sobre.

*Era un chiringuito andaluz  
Y llego a presidente  
A los viejos insultaba  
Se reía de la gente.  
Quince años le tuvimos  
La tarta no repartió  
La tarta nunca fue grande  
Y si lo fue se la llevo.  
El mando se lo paso  
A su amiguito del alma  
Falangista y liberal  
Era de la misma casta.  
Y luego llego Rajoy  
Por si algo ya quedaba  
Arraso todo lo que había  
Para empezar de la nada.*

Por cierto, que algunos de estos sanguijuelas y miembros de este partido liberal llamado PP, van a ir a reposar lo que le han robado unos años a la sombra, estos ladrones de guante blanco; fueron ministros y presidentes de bancos toda riqueza de España fue sacada del país, ni paraísos fiscales.

Por eso pido una reflexión a los que millones de jubilados, a los cientos de miles de taxistas y familiares, a los 20 millones de trabajadores en activo y 4 millones de parados todos juntos podemos hacer un país en libertad y libre de caciques; hay dos formas de hacerlos.

Primero nos dan la oportunidad de hacerlo; se aproximan elecciones muy importantes para poder decidir y cambiar el rumbo y barrer toda esta basura, que no nos engañen; ni un voto debe entrar en las urnas para estas sanguijuelas y guante blanco ladrones profesionales, unos se pegan un tiro, y otros debían morir en la cárcel.

Segundo; no olvidemos nuestras luchas la calle es nuestra, "hay que combatirla a con sangre y fuego"

Decía San Agustín, cuando las razones de las palabras no son escuchadas, la fuerza de la razón les hará doblegar.

No debemos caer en la apatía, dejar que otros lo hagan por nosotros, por nuestros hijos nos lo agradecerán, nosotros después de una guerra, y una dictadura se levantó una España productiva, no vieron con buenos ojo que los esclavos vivieran y en seis años un fascista liberal, ladrón la ha dejado hecho un irial.- para hoy y de efecto definitivo, para mañana y para siempre hay que extirpar físicamente al cacique como se extirpa un cáncer o un tumor.

Si alguno duda o tiene miedo debería leer "Oligarquía y caciquismo" de Joaquín Costa y "votar y Cobrar de Simona Levi y Sergio Salgado.

*Ana Kowanosky abril 2019.*

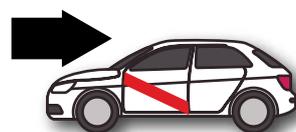
# ASCAUTO

Concesionario Oficial

# ENCUENTRA TU TAXI GLP



Entrega inmediata



Maletero de gran tamaño



Mayor autonomía  
Consumo mejorado



Encuéntranos en Alcorcón, Móstoles y Fuenlabrada.

**ASCAUTO**  
Concesionario Oficial

**Alcorcón.** Av. Leganes, 60 91 641 45 14  
**Móstoles.** C/ Simón Hernández, 71 91 647 37 37  
**Fuenlabrada.** C/ Luis Sauquillo, 88 bis 91 690 15 14  
**email/web:** taxi@ascauto.com / www.ascauto.com



# Modificación ordenanza municipal del Taxi de Madrid.

**Vuelta la burra al trigo:** *La expresión "vuelta la burra al trigo" o "vuelve la burra al trigo", se usa para expresar hartazgo y fastidio frente a algo que se repite numerosas veces, como por ejemplo una opinión, argumento o error, sin que el interlocutor enmiende un ápice su discurso; incluso repitiéndolo cuando se ha dado por zanjado el asunto.*



De esta manera, el "Flamante Gobierno" de la ciudad de Madrid, comete el mismo error, que el gobierno de la Comunidad de Madrid. -será que han compartido mucho...-

No es que sea un error modificar la Ordenanza Municipal que es cierto que precisa de actualizaciones, el error es el contexto temporal en el que se produce.

Se modifica un Reglamento del Taxi, cuando el colectivo exigía y exige una normativa de los vehículos de arrendamiento con conductor.

Se inicia un proceso de modificación de la Ordenanza Municipal del Taxi, cuando anteriormente la Junta de Gobierno el pasado 9 de mayo inicio los trámites para la confección de una ordenanza de los vehículos de arrendamiento con Conductor (VTC).

El "Flamante Gobierno" municipal, guarda en un cajón la ordenanza de las VTC, y saca la del taxi, mal, muy mal. Transmitir al gobierno municipal el nuevo error que

están cometiendo anticipando o anteponiendo una regulación frente a otra es un claro indicativo del posicionamiento político, y el "Flamante Concejal" (Viejo conocido del Sector) se posiciona, regular a los regulados, y no hacer nada con aquellos que día a día, entorpecen, contaminan y atentan contra la salud de los ciudadanos de Madrid, utilizan un espacio público, el de todos, para obtener beneficios particulares, sin cortapisas, ni trabas administrativas.

Independientemente de los claros posicionamientos, desde FPTM os informamos y os animamos a participar de la encuesta, y el debate y transmitir al regulador lo que el colectivo realmente desea.

En la página web del ayuntamiento podréis encontrar el espacio de debate.

DECIDE MADRID

Debates Propuestas Votaciones Procesos Presupuestos participativos Ayuda

Volver

**Consulta pública previa a la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de la ciudad de Madrid.**

EN QUÉ CONSISTE

El Ayuntamiento de Madrid inicia, a través de la consulta pública previa, la modificación de la vigente Ordenanza Reguladora del Taxi con dos objetivos:

- a) de un lado, adaptar su contenido al Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid, aprobado mediante Decreto 74/2005, de 28 de julio, en cumplimiento de su Disposición Final Primera;
- b) de otro lado, plantear a la ciudadanía el debate sobre cómo mejorar, en el ejercicio de las competencias municipales, la regulación del servicio del taxi para incrementar su calidad y sostenibilidad y adaptarlo a las necesidades de las personas usuarias.

A tal efecto se abre un espacio de debate con el objeto de identificar y recoger ideas que permitan mejorar la regulación municipal del servicio del taxi para potenciar su sostenibilidad, su relevancia y utilidad social en el municipio de Madrid.

**1. ¿Qué aspectos de los exámenes para obtener el permiso municipal para conducir un taxi podrían mejorarse?**

**2. ¿Cómo podría mejorarse la regulación de los descansos obligatorios atendiendo al día de la semana y asegurando el equilibrio entre todas las licencias?**

**3. ¿Cómo mejorarías la accesibilidad del servicio del taxi a personas con diversidad funcional?**

4. ¿Crees que debería establecerse una uniformidad obligatoria para quienes conduzcan un taxi o mantener criterios genéricos?

5. ¿Qué requisitos de calidad consideras relevantes y cómo deberían valorarse por las personas usuarias?

6. ¿Qué requisitos medioambientales crees que debería exigirse a los vehículos taxi o al modo de prestación del servicio para proteger la salud de las personas y la calidad del aire?

7. ¿Crees que sería adecuado para el servicio del taxi establecer un sistema de licencia de taxi por puntos?

8. ¿Cómo debería regularse el servicio para ser más eficaz, eficiente y competitivo frente a otros modos de movilidad?

9. En general, ¿qué aspectos del servicio podrían mejorarse a través de la Ordenanza?

## B) Disposiciones y Actos

### Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid

**1789** *Acuerdo de 19 de septiembre de 2019 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi.*

El artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge el principio legal de participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías. El artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas.

A tal efecto el artículo 133 de la LPACAP regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas con rango de ley y reglamentos señalando que, con carácter previo a la elaboración de la norma, se sustanciará una consulta previa en la que recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente puedan verse afectados por la misma.

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la citada ley, la Junta de Gobierno ha aprobado, mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016, las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales.

La vigente Ordenanza Reguladora del Taxi, que fue aprobada mediante Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012, en ejercicio de la competencia atribuida por el artículo 4.1 de la Ley 20/1998, de 27 de diciembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, ha sido objeto de dos modificaciones previas, realizadas en 2014 y 2017, para adaptar su contenido a las necesidades de modernización del servicio de taxi.

En el ejercicio de las competencias municipales en materia de transporte público urbano de viajeros, movilidad y medioambientales, se considera necesario iniciar el procedimiento de modificación parcial de la citada ordenanza, al objeto de adaptar su contenido al Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid, aprobado mediante Decreto 74/2005, de 28 de julio, cuya Disposición Final Primera concede a los municipios un plazo de seis meses, a contar desde su entrada en vigor, para adaptar sus Ordenanzas a lo previsto en este Reglamento. La presente modificación tiene también por objeto ofrecer herramientas para la modernización y la mejora de la calidad de este servicio esencial para la ciudad de Madrid.

El apartado tercero de las Directrices sobre consulta pública previa establece que corresponderá a la Junta de Gobierno, a propuesta del titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia, acordar el sometimiento a consulta pública.

En su virtud, a propuesta del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, previa deliberación, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 19 de septiembre de 2019,

#### ACUERDA

PRIMERO.- Someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi durante un plazo de 30 días naturales.

SEGUNDO.- El presente Acuerdo surtirá efectos desde el día de su publicación en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Madrid, a 19 de septiembre de 2019.- La Secretaria de la Junta de Gobierno, Silvia Saavedra Ibarrondo.

# ¿En dónde situamos al cliente?

**M**uy complicado sería intentar explicaros el conflicto que viene salpicando al sector del taxi en los últimos años, pero lo que si tenemos que tener claro es que después de 10 años, desde aquel famoso día donde el congreso de los diputados aprobó el, "art 21-Ley Omnibus", la administración tan solo ha hecho lo necesario, para ir sobreviviendo. Cada día lo debemos de tener más claro, no podemos depender 100% de lo que haga la administración, algo se nos escapa y no somos capaces de verlo.

## Y qué es...

**EL CLIENTE**, el gran olvidado por nuestro sector, la única razón de ser, por la que el sector del taxi se debería mover sin perder ni un minuto más, pero no somos capaces de verlo claro por parte del sector. Nos mantenemos en nuestras peleas internas, autónomo-multipropietario, autónomo-conductores, nuestras políticas internas que dejan al cliente en todo momento en una posición de indefensión e incapacidad de comprender nuestras carencias. Debido al ego de nuestro sector y la falta de autocrítica personal de cada uno, al pensamiento individual de cada taxista, nos encontramos en la situación de pensar que la administración nos va a sacar del pozo en el que llevamos metidos desde hace años y eso no va a ser así, tenemos la obligación individual y colectiva de ver y escuchar las voces que vienen desde el exterior, (clientes, exclientes, empresas de marketing, profesionales en general) marcándonos los pasos que debemos de seguir, corrigiendo los grandes defectos que tenemos internamente y que si somos capaces de solucionarlos, la posición en la que nos verían desde fuera, será inmejorable.

## Qué podemos hacer...

Lo primero y fundamental es cambiar el chip, hoy por hoy muchísimos piensan, debaten, escriben por redes sociales o comentan por radio, donde la triste conclusión es por imperativo legal, YO, luego YO y después YO. ERROR, debe de ser EL CLIENTE, luego EL CLIENTE Y siempre sin ninguna duda EL CLIENTE y en cada uno de los movimientos que haga nuestro sector, no olvidar la razón de ser por la que cada día te levantas, por la que puedes pagar tus facturas, mantener a tu familia, mantienes tu trabajo y sigues siendo una parte imprescindible de la sociedad.

La Asociaciones somos una herramienta necesaria y tenemos la obligación de unificar criterios de todos,

tenemos que buscar las formas de estar incorporarnos dentro de nuestra sociedad, de nuestra ciudad, buscar esa cercanía con nuestros ciudadanos, con nuestros clientes y hacerles ver desde el niño más pequeño, al cliente de más edad, que el taxi es parte de la historia de nuestro país, que nuestro sector ha sido y es imprescindible en nuestras ciudades. Las Asociaciones deben de trabajar duro y buscar las herramientas necesarias para que esa cercanía, sea a través de la facilidad que le demos a nuestro cliente de llegar a nosotros.

Pero es totalmente necesario la implicación del sector, la de todos vosotros, no hay cambios si el sector no quiere. Imagen, limpieza, el trato y la educación al cliente debe de ser impecable. La cercanía, el buen servicio y la seriedad, es totalmente necesario, dejando sin argumentos a tuiteros, periodistas, ex clientes y a la propia administración. Cientos de compañeros esto lo tienen claro, y lo llevan por bandera, pero la sobredimensión de nuestro sector, hace de ellos un grano en un granero, los desdibujamos dejando su gran trabajo diario como anécdota. Hagamos entre todos que quienes queden desdibujados, sean esa pequeña e insignificante parte del sector del taxi, que como en cualquier otro sector pueden existir, dejan mucho que desear.

## Cuál es el camino...

La concienciación, pedagogía, implicación, comprensión e información interna en el sector, que nos haga comprender el servicio que prestamos, un **SERVICIO PUBLICO DE INTERES GENERAL** y que nos haga ver de una forma muy diferente lo que hacemos mal, que seamos capaces de cambiarlo, sin tener que depender de lo que haga la administración, pero sin olvidar, vigilando y obligándola a que haga su trabajo. Está claro, que hay una cosa que tenemos que aprender muchos y es que en la escalinata de valores de nuestro sector lo primero, sin lugar a dudas es el cliente.

## TU DECIDES TU FUTURO ▲

**Junta Directiva**

# Faros.

*Madrid no tiene mar, pero hay faros de luz verde listos para rescatar al náufrago.*

Natalia Junquera



*Varios taxis de Madrid, tras la huelga de 16 días. MARISCAL (EFE)*

“Pero si te pregunta la policía, no la compraste aquí”. La morriña ataca en cualquier momento y puede coincidir perfectamente cuando ya pasan unos minutos de las diez de la noche y comprar una Estrella Galicia pone a tu chino de confianza en un aprieto por la ley antibotellón. “No te preocupes, yo protejo a mis fuentes”, le dije. No lo entendió, pero me la dio.

Para sobrevivir en Madrid, un gallego necesita aliados. A veces es un chino. A veces, otro gallego con el que poder hablar de cómo era dormir tapado, pisar un charco, recoger la ropa siempre húmeda del tendedero. También son aliados esos bares de los martes – a veces todo se tuerce un martes- en los que entras y te sientes automáticamente un triunfador porque te das cuenta enseguida de que podría ser mucho peor. Esos borrachos tiernos de los martes –nada que ver con los de los viernes- que cantan Rocío Jurado con señoras maravillosas que podrían esconder un conejo pequeño debajo del cardado... Eso, en otras ciudades, no lo tienen. Y son aliados los taxistas. En Madrid, al contrario que en las ciudades de las que venimos los de provincias, no hay

que ir a buscarlos a su parada, sino simplemente esperar a que aparezca una lucecita verde y levantar la mano para que te rescaten. Porque un taxista no solo te lleva al sitio al que quieres ir, también –y esta es la misión importante- te sacan de uno en el que ya no quieres estar. Aquí, lamentablemente, no hay mar, pero me gusta pensar que los taxistas son como los faros en la costa que parpadean en medio de la tormenta para señalar al marinero el camino de vuelta a casa.

Por todo esto, viví con verdadera angustia el conflicto de los taxis con las famosas VTC y la interminable huelga. Me entristeció ver la mala imagen que dieron los de mi bando, hasta el punto de que estuve a punto de ofrecerme como gestora de crisis de reputación. No estoy orgullosa de ello, pero he de decir que, al final, sucumbí y me descargué la aplicación de Los Otros. Luego pensé que, si hasta yo lo había hecho, todo el mundo tenía ya que tenerla, lo que convertía la huelga en la peor estrategia jamás ejecutada. Aun así, durante muchos días, tuve remordimientos. Me puse de penitencia el rechazar la botella de agua que te ofrecen al subir y apenas hablé con los conductores. Con los taxistas, en cambio, he tenido conversaciones maravillosas: me han dado información, ideas para reportajes, me han hecho reír y cuando han visto que no estaba el horno para bollos, se han callado para dejarme pensar. Eso es tener callo, tablas, ser un profesional.

**Artículo Publicado en El País de Natalia Junquera,  
el 22 de agosto de 2019**



# ATA

**EI TAXÍMETRO** más completo  
para el profesional del taxi



-  **Robusto, evolutivo y de diseño extrafino**
-  **Más intuitivo que nunca**
-  **SIN CUOTAS DE MANTENIMIENTO**

**DESDE**

**595€**

**IMPRESORA INCLUIDA**

IVA NO INCLUIDO



-  **2 AÑOS DE GARANTÍA**
-  **SERVICIO DE ASISTENCIA 24 HORAS**

**Tel.685 678 994 c/ Hiedra 26 Madrid**  
Parking EMT (Enfrente revista del taxi)

[www.ata-electronics.com](http://www.ata-electronics.com)

F.Tomé tu concesionario especialista en Taxi.

F.Tomé



Vehículos Comerciales

## Caddy Maxi GNC

Una conducción segura y funcional

## Taxi GNC.

**Ahorra en el combustible.** El GNC es un 30% de media más barato que el diésel o la gasolina

consumo  
**↓ 30%**

Gas Natural  
3,40€/100KM

Diésel  
4,82€/100KM

Gasolina  
7,50€/100KM

**Diferentes configuraciones.** En F.Tomé, tu concesionario especialista en TAXI, tenemos la configuración que deseas.

**Furgón 3,2 m<sup>2</sup>**

750 gr. de carga

**Maxi Furgón 4,2 m<sup>2</sup>**

750 gr. de carga

**kombi**

+

**Maxi Trendline 5 plazas**

+

**Trendline 7 plazas**

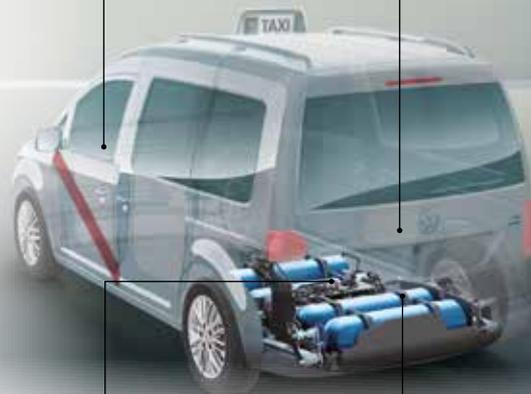
+

Misma fiabilidad con un consumo más económico



Motor 1.4 TGI EU6  
110 CV/81 kW

Mismo espacio de carga



Depósito de gasolina 13 l

Cuatro depósitos robustos de GNC



Más información en el Código Bidi

**Estamos a su servicio en:**

- Calle de Tauro 27, 28042 **Madrid**
- Calle México 14, 28806 **Alcalá de Henares**
- Calle Trafalgar 16, 19004 **Guadalajara**

Tel. 91 747 82 00 [ftome.com](http://ftome.com) whatsapp: 649 343 555

# FPTM y “Pequeña Moma”: #MadridSeguraEnTaxi

**F**ederación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) y la marca de moda española Pequeña Moma visibilizarán su compromiso con la seguridad ciudadana esperando a todos aquellos clientes que lo soliciten a que entren en casa al finalizar el servicio.

Para ello, los vehículos adscritos a la FPTM llevarán pegatinas en las que se avisará a los clientes que los taxistas pueden esperar a que estos accedan al portal o al destino al que se dirijan, y que solo tienen que indicárselo.



“En muchos casos, algunos clientes, por timidez, no indican al conductor que espere a que entren en su domicilio, aunque es una práctica que los taxistas generalmente solemos hacer de forma voluntaria. Con esta iniciativa esperamos que los clientes se sientan con total libertad de pedirle al taxista que espere en la puerta de destino”, explica el presidente de Federación Profesional del Taxi de Madrid, Julio Sanz.



Sanz ha subrayado también que esta medida “supone un paso más en favor de la seguridad de la ciudadanía y evidencia el compromiso social del taxi con todos los ciudadanos de la capital”.

Las pegatinas que lucirán los taxis madrileños han sido creadas por la firma española de moda Pequeña Moma, que colabora de esta forma en la campaña. Según explica su fundadora y directora general, Paloma Jaúdenes, “Pequeña Moma es una marca fundada y formada en su mayoría por mujeres, que desgraciadamente seguimos siendo el colectivo más vulnerable, por lo que cuando supimos de esta iniciativa nos encantó y quisimos participar de inmediato. Ojalá algún día estas no sean necesarias, pero por el momento seguiremos apostando por un mundo mejor”.

Por último, Jaúdenes ha mostrado su confianza en el colectivo del taxi. “El sector del taxi nos da mucha confianza porque sabemos que están identificados con una licencia y que detrás de ese número hay una persona que vela por nuestra seguridad”, ha indicado.



### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

18

**MADRID**

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

#### **Área de Gobierno Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el 9 de mayo de 2019, ha acordado aprobar el proyecto inicial de la Ordenanza Reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

Igualmente ha acordado la apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales.

Lo que se hace público al objeto de que cuantas personas se consideren interesadas puedan examinar el expediente, en horario de 9:00 a 14:00, de lunes a viernes, en la sede de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, sita en la calle Montalbán número 1, en el indicado plazo de treinta días naturales, que comenzará a contar desde el siguiente al de la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

Asimismo, dentro del referido plazo podrán formular por escrito las alegaciones que consideren oportunas, dirigidas a la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno, que habrán de presentarse, preferentemente en el Registro del Área de Gobierno de Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno (calle Montalbán, número 1), en los demás registros del Ayuntamiento de Madrid o de cualquier otra forma admitida por el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El proyecto normativo aprobado puede ser consultado, durante el período de información pública, en la página web municipal ([www.madrid.es](http://www.madrid.es)).

Madrid, 9 de mayo de 2019.—La secretaria de la Junta de Gobierno, Rita Maestre Fernández.

(03/16.905/19)

BOCM-20190522-18



# Sobre hojas de ruta

## Parte I:

**S**i algo tenemos claro, es que el sector del taxi no ha dejado de tener razón, para seguir pidiendo que se cumpla la ley. Siempre hemos pensado que la distorsión de la verdad, que han creado los medios de comunicación y la política, era cuestión de tiempo, y que judicialmente se iba dirimir, como viene haciéndose en el último año, con diferentes Sentencias a través del Tribunal Supremo y de la Audiencia Nacional.

La última del pasado 22 de Julio del 2019 llega tarde, pero como bien dice el refranero Español, "Nunca es tarde si la dicha es buena". Por ello, esta sentencia coloca a los vehículos VTC, de donde nunca debieron salir, en sus BASES.

A continuación, queremos detallar detenidamente, el recorrido que ha llevado a que la Audiencia Nacional, dicte una sentencia de desestimación del recurso presentado por nuestros "amigos" de la CNMC y Maxi Mobilite Spain.

El rodaje de la escena se inicia una tarde fría de invierno en el mes de Enero del 2015, donde un taxista hace una llamada al 092, comunicando que en una calle de Madrid, se encuentra un vehículo VTC, aparcado esperando la asignación de un servicio. Hasta allí, se desplaza una patrulla de Policía Municipal y ocurre lo siguiente, redactado de la mano del agente de Policía Municipal:

*- En este sentido, resulta muy ilustrativo el informe policial emitido el 13 de enero de 2015, en relación a la actividad de recogida, traslado y descarga de las personas a través de la APP CABIFY (Nº Boletín 1305068), y donde se recogen los hechos objeto de la denuncia. De dicho informe puede extraerse:*

*- Que un agente de la policía local de Madrid acudió en la fecha señalada a la C/Velázquez nº74, a requerimiento de un taxista, quien le puso de manifiesto que el vehículo denunciado estaba realizando un servicio de VTC, a través de la aplicación móvil "CABIFY", sin iniciar el mismo en su domicilio fiscal. Y que el mismo estaba estacionado, aproximadamente, desde las 18:00 en*

*la Calle Velázquez, 74 a la espera de algún cliente, al encontrarse activado en dicha aplicación. - 10 -*

*- Que el agente policial acreditó en su informe que el conductor del vehículo que estaba realizando el servicio "de manera irregular" disponía la Tarjeta de Transporte expedida por la Comunidad de Madrid a su nombre y en vigor hasta septiembre de 2015.*

*- Que el referido conductor manifestó al agente de la policía municipal que le resultaba "inviable volver a su domicilio fiscal, dada la lejanía del mismo, motivo por el cual está esperando a un cliente".*

*- Que al resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, y sobre la base de todos los hechos anteriores, se procede a realizar el correspondiente boletín de denuncia e informe ampliatorio.*

Dicha sanción y su argumentario está basada en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, su art. 141.8, 141.17 y 141.18, además del mencionado Art.23 de la Orden Fom 36/2008 que a continuación os ponemos en conocimiento.

*141.8. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.*

*En esta misma infracción incurrirán aquellos arrendadores de vehículos con conductor que incumplan las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.*

*141.17. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control,*

*estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.*

*Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.*

*En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.*

*No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 12, 21, 22 o 35 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 o 10 de este artículo.*

*141.18. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada.*

Como podemos ver el régimen sancionador, redactado en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, dejan bien claro donde deben de estar estos vehículos, cuando no tiene servicio asignado, por lo cual no disponen de hoja de ruta.

En este tiempo y tras las diferentes sentencias en las que consiguen anular requisitos para la prestación de servicio de vtc, entre ellas está la:

*Sentencia de 14 de febrero de 2012, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se anula el artículo único, punto catorce, en lo que respecta a las modificaciones que introduce en el artículo 181, punto 1, letras a), b) y f) del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

Después de dar un paseo por la normativa y sus diferentes modificaciones y tras la sentencia del pasado 22 de Julio del 2019 de la Audiencia Nacional, en la que dicha Audiencia desestima el recurso que realiza la CNMC. La propia CNMC da en su página web, en la NOTA DE RESUMEN DE UNIDAD DE MERCADO de su Asesoría Jurídica un pequeño de sus conclusiones, que a continuación les ponemos en su conocimiento.

**Expedientes: UM/041/15 y UM/051/15 Tipo de Intervención:** Art.27 LGUM SENTENCIA DE LA SECCIÓN SEXTA DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DE LA AUDIENCIA NACIONAL DE 22 DE JULIO DE 2019, POR LA QUE SE DESESTIMA EL RECURSO 756/2015 PRESENTADO POR LA CNMC FRENTE A LA RESOLUCIÓN DE 8 DE MAYO DE 2015 DE LA COMUNIDAD DE MADRID POR LA QUE SE IMPUSO UNA SANCIÓN DE 401 EUROS A UN OPERADOR DEBIDO A LA CONDUCTA CONSISTENTE EN REALIZAR LA ACTIVIDAD DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE CON CONDUCTOR (VTC) SIN PRESENTAR HOJA DE RUTA VÁLIDA AL ESTAR A LA ESPERA DE UN CLIENTE. La infracción se impuso en aplicación del tipo infractor previsto en el art. 141.17 de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT): La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria. Los antecedentes de la resolución sancionadora mencionaron asimismo la obligación impuesta en el art. 23 de la Orden FOM/36/2008 según la cual los vehículos de transporte con conductor (VTC) no podrán abandonar el lugar en el que habitualmente se encuentran guardados sin llevar hoja de ruta. La Audiencia Nacional considera en su sentencia que ambos requisitos (exigencia de local y hoja de ruta) pueden dissociarse, pues solo el de hoja de ruta se mantiene en la regulación vigente. En vista de ello, la fundamentación deja al margen lo relativo al local, al haberse anulado en sede judicial. En cambio, la exigencia de hoja de ruta se confirma con cita de la sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio de 2018, rec. casación nº 438/2017 (STS ROTT), según la cual resulta un medio proporcionado para el control de la actividad (STS ROTT, Fundamento Jurídico nº 11: Parece claro que el aspecto sustancial de estos requisitos es el asegurar la limitación de los VTC a servicios de previa contratación (...) su acreditación mediante la

documentación pertinente es meramente instrumental y no plantea grandes problemas).

**Y por otro lado la propia CNMC, resume así:**

**Expedientes: UM/041/15 y UM/051/15 Tipo de Intervención:** Art.27 LGUM SENTENCIA DE LA SECCIÓN SEXTA DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DE LA AUDIENCIA NACIONAL DE 22 DE JULIO DE 2019, POR LA QUE SE DESESTIMA EL RECURSO 756/2015 PRESENTADO POR LA CNMC FRENTE A LA RESOLUCIÓN DE 8 DE MAYO DE 2015 DE LA COMUNIDAD DE MADRID POR LA QUE SE IMPUSO UNA SANCIÓN DE 401 EUROS A UN OPERADOR DEBIDO A LA CONDUCTA CONSISTENTE EN REALIZAR LA ACTIVIDAD DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE CON CONDUCTOR (VTC) SIN PRESENTAR HOJA DE RUTA VÁLIDA AL ESTAR A LA ESPERA DE UN CLIENTE.

La infracción se impuso en aplicación del tipo infractor previsto en el art. 141.17 de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT): La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria. Los antecedentes de la resolución sancionadora mencionaron asimismo la obligación impuesta en el art. 23 de la Orden FOM/36/2008 según la cual los vehículos de transporte con conductor (VTC) no podrán abandonar el lugar en el que habitualmente se encuentran guardados sin llevar hoja de ruta. La Audiencia Nacional considera en su sentencia que ambos requisitos (exigencia de local y hoja de ruta) pueden dissociarse, pues solo el de hoja de

ruta se mantiene en la regulación vigente. En vista de ello, la fundamentación deja al margen lo relativo al local, al haberse anulado en sede judicial. En cambio, la exigencia de hoja de ruta se confirma con cita de la sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio de 2018, rec. casación nº 438/2017 (STS ROTT), según la cual resulta un medio proporcionado para el control de la actividad (STS ROTT, Fundamento Jurídico nº 11: Parece claro que el aspecto sustancial de estos requisitos es el asegurar la limitación de los VTC a servicios de previa contratación (...) su acreditación mediante la documentación pertinente es meramente instrumental y no plantea grandes problemas).

Como vemos poco a poco, la justicia es lenta pero justa y los argumentos usados por la política de poca monta e interesados, van quedando desmontados y poniendo a cada uno en su sitio, hasta tal punto que la propia CNMC, la cual ha usado recursos públicos como el abogado del estado y pagando las costas de los procedimientos perdidos con el dinero de todos los Españoles, incluidos los taxistas, se dan cuenta que si quieren ayudar a sus amigos los de las vtc, tan solo les quedan la presión en los despachos para que esos políticos de dudosa reputación, modifique las normas en favor de quienes tienen los grandes capitales.

Mientras tanto, nuestro sector espera y confía en que se haga justicia y que sea el Poder Jurídico en el que podamos seguir confiando.

**Firmado la JD.**

## TALLERES FAMILY CAR

FAMILY EUROPA CAR S.L.  
**MECANICA EN GENERAL**



- ✓ Su taller de confianza en Vallecas.
- ✓ Equipo de Profesionales a su Servicio.
- ✓ Damos prioridad al Taxi.
- ✓ Precios muy Económicos.
- ✓ Sellamos tu libro de mantenimiento sin perder la garantía.

NE Registro Especial Talleres Mecánicos M-11.498 - CIF. B-86098498

**NUEVA DIRECCIÓN:**  
**C/ Puerto de la Mano de Hierro, 18; 28053 MADRID**  
 Teléfonos: 91 477 34 30 / 91 478 93 37 - FAX: 91 478 93 37  
 Movil: 665 537 765

**DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES:**

- Passat y Toledo III (140 CV)  
Distribución: 532 € / Embrague: 991 €
- Skoda Octavia (moderno):  
Distribución: 427 € / Embrague: 800 €
- Skoda super B (antiguo):  
Distribución: 458 € / Embrague: 937 €
- Super B y Octavia cammon rail:  
Distribución: 482 € / Embrague: 587 €
- Seat Altea (butano):  
Distribución: 313 € / Embrague: 430 €
- Kit ARBOL de LEVAS y TAQUES:  
Octavia: 679 € / Super B: 700 €
- Carga de aire acondicionado (todos los impuestos incluidos) : 39,90 €

IVA INCLUIDO. Todos los presupuestos estarán sujetos a variaciones en el PVP de las piezas

Roj: **SAN 3282/2019** - ECLI: **ES:AN:2019:3282**

Id Cendoj: **28079230062019100299**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **6**

Fecha: **22/07/2019**

Nº de Recurso: **756/2015**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **SANTIAGO PABLO SOLDEVILA FRAGOSO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

**AUDIENCIA NACIONAL**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**SECCIÓN SEXTA**

**Núm. de Recurso:** 0000756 / 2015

**Tipo de Recurso:** PROCEDIMIENTO ORDINARIO

**Núm. Registro General:** 06315/2015

**Demandante:** Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC),D. Felipe , MAXI MOBILITY SPAIN SL

**Demandado:** DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES

**Abogado Del Estado**

**Ponente Ilmo. Sr.:** D. SANTIAGO PABLO SOLDEVILA FRAGOSO

**SENTENCIA Nº:**

**Ilma. Sra. Presidente:**

Dª. BERTA SANTILLAN PEDROSA

**Ilmos. Sres. Magistrados:**

D. SANTIAGO PABLO SOLDEVILA FRAGOSO

D. FRANCISCO DE LA PEÑA ELIAS

D. JOSÉ GUERRERO ZAPLANA

D. RAMÓN CASTILLO BADAL

Madrid, a veintidos de julio de dos mil diecinueve.

**VISTO**, en nombre de Su Majestad el Rey, por la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, de la Audiencia Nacional, el recurso nº **756/15**, seguido a instancia de la **Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC)**, representada y asistida por la Abogacía del Estado, y como Administración demandada la Comunidad Autónoma de Madrid, representada y asistida por sus servicios jurídicos. Ha comparecido en calidad de corcurrente, D. Felipe , representado por el Procurador de los Tribunales D. Ignacio Batlló Ripoll. El recurso versó sobre impugnación de resolución de la referida Comunidad Autónoma, la cuantía se estimó indeterminada e intervino como ponente el Magistrado Don SANTIAGO PABLO SOLDEVILA FRAGOSO. La presente Sentencia se dicta con base en los siguientes:

**AN TECEDENTES DE HECHO**



**PRIMERO** : Para el correcto enjuiciamiento de la cuestión planteada es necesario el conocimiento de los siguientes hechos:

1. Mediante resolución de 8 de mayo de 2015, dictada por la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid se impuso a D. Felipe , una sanción de 401 euros como autor de una infracción grave consistente en estar estacionado con su vehículo en la vía pública, sin presentar una hoja de ruta válida, por estar a la espera de ser contratado para realizar un servicio de alquiler de vehículo con conductor.

2. D. Felipe , es un operador que presta el servicio de alquiler de vehículos con conductor (VTC-N).

3. La base legal de dicha resolución fue el artículo 23 de la Orden FOM/ 36/2008 que señala que: "los vehículos adscritos a las autorizaciones con conductor no podrán abandonar el lugar en el que habitualmente se encuentran guardados sin llevar la hoja de ruta debidamente rellenada de un servicio previamente asignado". El artículo 141,17 de la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres tipifica dicha infracción.

**SEGUNDO**: Por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), representada y asistida por la Abogacía del Estado, se interpuso recurso Contencioso- Administrativo contra la resolución de la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid de 8 de mayo de 2015 antes reseñada, formalizando demanda con la súplica de que se dictara sentencia declarando la nulidad de los actos recurridos, así como de la disposición general, por no ser conforme a derecho. La fundamentación jurídica de la demanda se basó en las siguientes consideraciones:

1. Sobre la exigencia de local físico y la previa contratación del servicio en el local, de manera presencial. Requisitos inescindibles.

-Recuerda que el citado artículo 23 de la Orden FOM/36/2008 exigía que el servicio se contratase previamente en las oficinas o locales de la empresa, pero fue anulado judicialmente ( STS de 14-2-2012 ).

-En consecuencia, no puede entenderse compatible con la Ley 20/2013, exigir la disponibilidad de un local para el ejercicio de la actividad VTC. El RD 1057/2015, no exige dicho requisito.

-Muestra su disconformidad con la exigencia de la previa contratación para prestar el servicio, a pesar de que la exige el RD 1057/2015, pero en todo caso podría realizarse por vía telemática.

2. Sobre la falta de necesidad y proporcionalidad de la exigencia de la hoja de ruta.

-El nuevo artículo 182 del ROTT redactado por el RD 1057/2015 , no incluye la hoja de ruta entre la documentación obligatoria para la prestación de un servicio VTC, por lo que dicha exigencia contenida en el artículo 23 de la Orden FOM/36/2008 debería entenderse tácitamente derogada.

-La exigencia de la hoja de ruta es contraria a la Ley 20/2013, ya que no está justificada por los principios de necesidad y proporcionalidad ya que cualquier límite al ejercicio de una actividad económica debe estar justificado en una razón imperiosa de interés general ex artículo 3. 11 de la Ley 17/2009 .

-Niega que esa razón de interés general sea la prevención de la competencia desleal, ya que no existe nexo causal entre ésta y el medio de intervención propuesto.

-Así, la contratación telemática, sin necesidad de hacerlo en un local, evitaría la recogida discrecional de pasajeros en la vía pública, actividad reservada al servicio de autotaxis y además existen elementos diferenciadores en el ejercicio de la actividad VTC.

3. La CNMC terminó solicitando: "declarar la nulidad del acto impugnado, el cual se ha dictado con base en una disposición (artículo 23 de la Orden FOM/36/2008) contraria a la LGUM que también debe ser objeto de anulación, bien por entenderlo derogado en aplicación de la disposición derogatoria de la LGUM, o bien debe ser anulado por ser contrario a la misma. Así mismo en el presente caso debe entenderse tácitamente derogada la normativa estatal contenida en el artículo 23 de la orden FOM/36/2008 por el RD 1057/2015 , debe tenerse en cuentas que el incumplimiento del artículo 23 citado, determinó la imposición de la sanción."

**TERCERO**: D. Ignacio Batlló Ripoll, Procurador de los Tribunales y de D. Felipe , formalizó, en calidad de correcurrente, demanda para solicitar la anulación de la resolución de 8 de mayo de 2015, dictada por la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid, por la que se le impuso una sanción de 401 euros, con arreglo a los siguientes argumentos:

1. Con carácter previo:

-Afirma que su vehículo está previamente contratado con la agencia de viajes Maxi Mobility Spain SL (Cabify)

-Denuncia que en realidad lo que subyace en la denuncia es determinar si está obligado a volver a su domicilio cuando finaliza un servicio contratado telemáticamente, a pesar de estar contratado por la empresa que le asigna el nuevo cliente.

2. El arrendamiento VTC está incluido en la Ley 20/2013 de garantía de unidad de mercado:

-La actividad desplegada por el recurrente es una actividad económica y, aunque su ejercicio esté sujeto a autorización habida cuenta de que el servicio de autotaxi constituye un servicio público virtual (artículo 17.1 c) LGUM), deben respetarse en todo caso los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

3. Infracción del principio de libertad de establecimiento en relación con los de necesidad y proporcionalidad:

-La exigencia de un local abierto al público impuesta por el artículo 181.1 del RD 1211/1990 y el artículo 5 e) de la Orden FOM/36/2008, fue anulada por la STS de 14 de febrero de 2012 y de la AN de 7 de febrero de 2014 .

-Invoca los artículos 5, 18.2.1 a) y 18.2 a), y g) LGUM, y destaca que, dado que tiene un contrato de exclusividad con la agencia Maxi Mobility Spain SL, que es quien le asigna el servicio, no es proporcionado exigirle que lleve la hoja de ruta.

**CUARTO:** La Administración demandada contestó a la demanda oponiéndose a ella con la súplica de que se dicte sentencia desestimando el recurso y declarando ajustada a derecho la resolución recurrida. Para sostener esta pretensión se alegó lo siguiente:

1. Debe ser el Ministerio de Fomento, autor de la orden cuestionada quien justifique su validez.

2. El artículo 147.17 de la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres tipifica como infracción grave " la carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control", lo que conlleva una sanción de 401,00 euros. La Orden FOM/2799/2015 de 18 de diciembre mantiene vigente la obligación impuesta por la Orden FOM/36/2008, de cumplimentar una hoja de ruta por cada servicio en orden a un control administrativo eficaz, estableciendo los requisitos mínimos con los que debe contar la misma.

3. El orden público y la represión del fraude son razones imperiosas de interés general del artículo 3.11 de la Ley 17/2009 que justificarían lo dispuesto en los artículos 23 y 24 de la Orden FOM/36/2008 modificada.

4. La exigencia de contar con la hoja de ruta está desvinculada de la obligación de contar con un local, abierto al público y trata de proteger la libre competencia en el sector. Además, evita la competencia desleal entre los servicios de autotaxi y VTC, razón imperiosa de interés general.

5. La obligación de llevar la hoja de ruta es necesaria y proporcionada, existiendo una clara relación causal entre ésta y las razones de interés general señaladas.

**QUINTO :** Practicada la prueba declarada pertinente fue señalado el día 10 de abril de 2019 para la deliberación, votación y fallo, actuaciones que tuvieron lugar en la reunión del Tribunal señalada al efecto.

**SEXTO:** Aparecen observadas las formalidades de tramitación, que son las del procedimiento especial para la Unidad de Mercado previstas en la Ley 20/2013 de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.

#### FUNDAMENTOS JURÍDICOS

**PRIMERO:** La cuestión que se plantea en el presente proceso es la relativa a determinar el ajuste legal de la resolución de 8 de mayo de 2015, dictada por la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid, por la que se impuso a D. Felipe , conductor con licencia VTC, una sanción de 401 euros como autor de una infracción grave consistente en realizar un servicio de alquiler de vehículo con conductor sin partir de los locales de la empresa (Cabify) y sin presentar una hoja de ruta válida, al estar a la espera de asignar un cliente.

**SEGUNDO:** Una vez que resulta inequívoco que la exigencia de contar con un local dedicado a la actividad de arrendamiento de vehículos y abierto al público, ha quedado sin efecto como consecuencia de la STS de 14 de febrero de 2012 que anuló el artículo 181.1 del RD 1211/1990 de 28 de septiembre que aprobó el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, en la redacción dada al mismo por el RD 919/2010 y la Sentencia de la Audiencia Nacional de 7 de febrero de 2014 que anuló, en consecuencia, el artículo 5, e) de la Orden FOM/36/2008 en la medida en que imponía la misma obligación, procede examinar la cuestión planteada sin tener en cuenta dicha circunstancia, que la CNMC en su demanda calificaba de inescindible de la obligación de contar con la hoja de ruta.

No cabe duda de que el artículo 23.1 de la OM FOM/36/2008 en su redacción original exigía expresamente la llevanza a bordo de la hoja de ruta, obligación que mantiene su redacción vigente, debida a la Orden FOM/2799/2015. Por su parte, el nuevo artículo 24 de la citada Orden, aclara que la obligatoriedad de llevanza

de la hoja de ruta se justifica por razones de control administrativo, lo que pone de manifiesto el carácter escindible de las dos obligaciones.

Dicha regulación trae causa del artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, en la redacción dada por el RD 1057/2015, que, si bien es cierto que no se refiere explícitamente a la hoja de ruta, expresamente impone la obligación de llevar a bordo del vehículo la documentación acreditativa de la contratación, conforme a lo que determine el Ministerio de Fomento y eso es lo que ha hecho la vigente redacción de la orden FOM/36/2008 en los términos expuestos.

En estas circunstancias debe analizarse, de forma individualizada, la exigencia de llevar a bordo la hoja de ruta es contraria los principios de necesidad y proporcionalidad invocados por la CNMC.

La STS de 4 de junio de 2018, recurso de casación nº 438/2017 en su FJ 11, nos ofrece la respuesta.

Dicha sentencia resolvió la impugnación por la CNMC del recurso interpuesto contra el RD 1057/2015 que dio nueva redacción al artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y que, como hemos visto, habilitó al Ministerio de Fomento para regular la cuestión, lo que hizo mediante la controvertida orden FOM/36/2008.

En EL FJ 11 de dicha sentencia, se trata la cuestión relativa al ajuste de dicha norma en relación con los principios de necesidad y proporcionalidad sobre la base de los mismos argumentos empleados en este recurso, es decir, la ausencia de una razón imperiosa de interés general que justifique la carga de llevar a bordo dicha documentación.

El TS desestimó el recurso en este punto, señalando que el aspecto sustancial de dicha carga es asegurar la limitación de los VTC a uno solo de los tres segmentos en los que se puede subdividir el mercado de transporte urbano mediante vehículos con conductor: la previa contratación, la parada en la vía pública y la contratación del vehículo en circulación.

Una vez establecida dicha limitación, concluye el TS, que su acreditación mediante la documentación pertinente es meramente instrumental y en cuanto a la limitación de los servicios VTC al segmento de la contratación previa admite la regulación y limitación de los servicios VTC fundadas en la razón imperiosa de interés general de mantener una prestación equilibrada en los servicios de transporte urbano mediante vehículos con conductor a fin de poder mantener un servicio de interés general como el de taxis, por el que han optado las Administraciones competentes en la materia.

**TERCERO:** Un a vez establecido por el Tribunal Supremo que el marco normativo vigente y el que lo estaba en el momento de cometerse la infracción, en lo que a la obligación de llevar a bordo la hoja de ruta respecta, es ajustado a la Ley 20/2013, procede desestimar el presente recurso.

**CUARTO:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139 de la LJCA procede imponer las costas a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, parte vencida en este proceso, sin que se aprecien por la Sala la existencia de serias dudas que justifiquen un especial pronunciamiento sobre esta materia.

Vistos los preceptos citados por las partes y demás de pertinente y general aplicación, venimos a pronunciar el siguiente

#### FA LLO

**Desestimamos** el recurso interpuesto. Se imponen las costas a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

La presente sentencia, que se notificará en la forma prevenida por el art. 248 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, es susceptible de recurso de casación, que habrá de prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción justificando el interés casacional objetivo que presenta.

Lo que pronunciamos, mandamos y firmamos.

**PUBLICACIÓN** .- Una vez firmada y publicada la anterior resolución entregada en esta Secretaría para su notificación, a las partes, expidiéndose certificación literal de la misma para su unión a las actuaciones.

En Madrid a 24/07/2019 doy fe.

Que se cumpla la Ley !!!!



Existen más de 7.000 enfermedades raras, menos del 3% tienen tratamiento

# Lo raro es no investigar sobre ellas

Investigamos para encontrar un tratamiento para el síndrome de San Filippo

Con tu ayuda acercas el final de esta enfermedad



Hasta hoy hemos invertido  
1,5 millones de euros en investigación

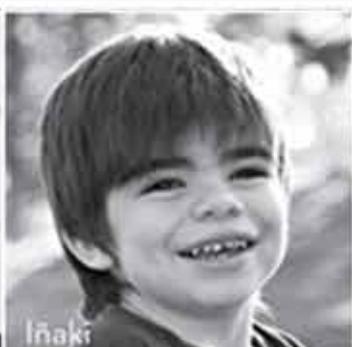
**dona  
ahora**



*Federación ya está colaborando... y tú?*



Daniel



Iñaki



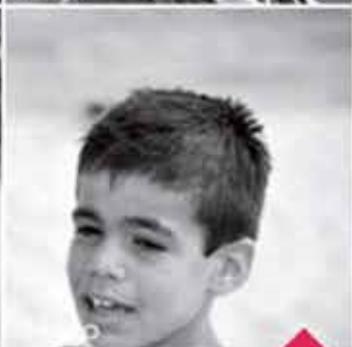
Unai



Daniela



Iker



o



Araitza



Yune

# GRACIAS



**STOP SAN FILIPPO**  
FUNDACIÓN

# DESCUENTOS ESPECIALES PARA TAXI

30%



**OFERTA VÁLIDA PARA MONDEO HÍBRIDO  
SPORTBREAK VIGNALE Y MONDEO  
HÍBRIDO SEDÁN TITANIUM**

**.Manuel Infante** especialista de Ford en Taxi

**.661301715**

**.flotas\_conde@deysa.com**

