

PLAN MADRID TAXI ACCESIBLE

ÍNDICE

1.-INTRODUCCIÓN	2
1.1.- Antecedentes	2
1.2.- Marco Jurídico.....	3
2.- ESTUDIOS PREVIOS Y EVOLUCIÓN.....	4
2.1.- Análisis de la discapacidad en la ciudad de Madrid.....	4
2.2.- Análisis del servicio en taxi de Madrid	7
2.3.- Evolución y medidas adoptadas para la implantación del modelo Eurotaxi de Madrid	9
2.3.1.-HISTORIA.....	9
2.3.2.- MEDIDAS ADOPTADAS.....	11
- PERÍODO 2003-2010	12
-PERÍODO 2012-2013	13
-PERÍODO 2014-2015	14
-EVOLUCIÓN	17
2.3.3.-SITUACIÓN ACTUAL	19
EL EUROTAXI DE MADRID EN CIFRAS	19
2.3.4.- CONCLUSIONES	19
3.-OBJETIVO	20
4.-PRINCIPIOS	21
5.-LÍNEAS DE ACCIÓN.....	22
5.1.- ÁREA NORMATIVA	22
5.2.-ÁREA TRANSPORTE	23
5.3.-ÁREA MOVILIDAD	25
5.4.-ÁREA FISCALIDAD	25
5.5.-ÁREA INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN.....	26
5.6.- ÁREA GARANTÍA DEL SERVICIO ACCESIBLE	27
6- EVALUACIÓN DE LAS LÍNEAS DE ACCIÓN.....	29
Anexo 1 Estudio Técnico de valoración e impactos del cupo del 5%	33

1.-INTRODUCCIÓN

1.1.- Antecedentes

Como bien expresaba en 1948 la Declaración Universal de los Derechos Humanos ***Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos.***

El ser humano es una persona autónoma que vive en sociedad: necesita una vida independiente para alcanzar el bienestar individual pero también demanda compartir conocimientos y aportar experiencias, participar para avanzar hacia el bienestar social, sentirse partícipe y útil, ejercer los derechos y libertades en igualdad de oportunidades con independencia de las capacidades físicas, psíquicas o sensoriales.

Para que las personas con discapacidad puedan vivir de forma independiente y participar en la vida social, económica y cultural en igualdad de condiciones y oportunidades que los demás ciudadanos es imprescindible que los poderes públicos adoptemos medidas que faciliten su acceso a los entornos, productos y servicios, eliminando obstáculos o barreras que menoscaben su pleno y efectivo ejercicio. Como no podía ser menos, nuestra **Constitución** traslada a los poderes públicos el deber de amparar especialmente a las personas con discapacidad para el disfrute de sus derechos.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, aprobada en Nueva York el 13 de diciembre de 2006 y ratificada por España el 23 de Noviembre de 2007, reconoce expresamente la importancia de la accesibilidad al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, para que las personas con discapacidad puedan ejercer plenamente todos los derechos humanos y las libertades fundamentales.

Conforme al espíritu de esta Convención, el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la **Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social**, nos aporta la concreción de lo que entendemos por **Accesibilidad universal** y presupone una estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas»:

condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Asimismo, en el marco de esta Ley consideramos las siguientes definiciones:

Discapacidad: es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes

y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Medidas de acción positiva: son aquellas de carácter específico consistentes en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinadas a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad.

Como medidas específicas para garantizar la accesibilidad en el ámbito del transporte, la **Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social**, contempla medidas para facilitar el estacionamiento de vehículos y el Subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte.

1.2.- Marco Jurídico

La accesibilidad en el transporte en taxi centra nuestro interés, especialmente el desplazamiento de las personas que se encuentran con limitaciones a la movilidad, que adquiere mayor relevancia con el **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre**, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Respecto al transporte en taxi adaptado su artículo 8 incorpora objetivos a cumplir

En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados.

Asimismo, añade que los Ayuntamientos planificarán su ejecución en un plazo que no podrá superar los diez años, que finaliza el 5 de diciembre de 2017.

En la ciudad de Madrid, un 5 % de la población presenta alguna discapacidad física, psíquica o sensorial y su inclusión social es de atención preferente. Así, el **Plan de Gobierno Municipal** del Ayuntamiento de Madrid 2015-2019 incorpora como objetivo

Promover la accesibilidad del servicio del taxi, especialmente para personas con discapacidad, mayores y con necesidades específicas.

Para la consecución de este fin incorpora el desarrollo de medidas incentivadoras para la adquisición por los titulares de licencias de autotaxi de un vehículo adaptado a personas de movilidad

reducida (Eurotaxis), incluido, en su caso, un régimen jurídico diferenciado para los Eurotaxis que permita aumentar la flota actual de 300 vehículos de estas características.

La Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, ya recoge entre sus actuaciones prioritarias la adopción de *las medidas oportunas para que los vehículos adaptados alcancen el porcentaje de la flota de autotaxis establecido en la normativa sectorial aplicable y dentro del plazo previsto en la misma.*

En el marco del compromiso expresado de conseguir la accesibilidad del servicio del taxi y la participación plena en igualdad de oportunidades y condiciones con los demás ciudadanos, en tanto personas con recursos, habilidades y potencialidades, el Ayuntamiento de Madrid pone en marcha el **Plan MADRID TAXI ACCESIBLE 2017-2019** dando respuesta institucional a las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas con el objetivo general de lograr su plena inclusión, mediante actuaciones basadas en el diálogo social, la transversalidad y la cooperación institucional.

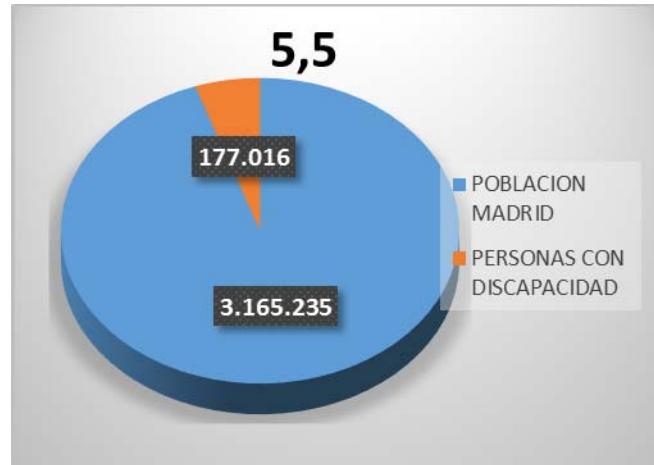
2.- ESTUDIOS PREVIOS Y EVOLUCIÓN

2.1.- Análisis de la discapacidad en la ciudad de Madrid

La **ciudad de Madrid** tiene una población de 3.165.235 habitantes, de los que el 53,4% son mujeres y el 46,6% son hombres.

Según la Base de Datos de Reconocimiento de la Discapacidad de la Comunidad de Madrid:

- En el año 2014 en el municipio de Madrid hay 177.016 personas con discapacidad, igual o superior al 33%.
 - 91.189 mujeres y 85.827 hombres.
 - 108.716 con discapacidad física: 62%
 - 39.223 con discapacidad psíquica: 22%
 - 29.077 con discapacidad sensorial: 16%

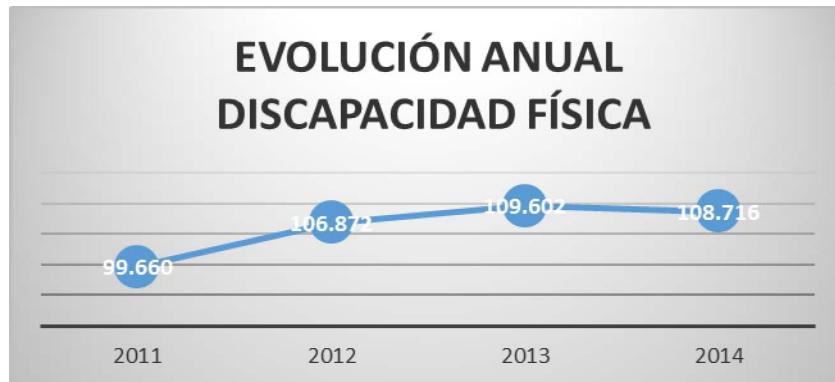


Las 108.716 personas con discapacidad física:

- Representan el 3,4% de la población de Madrid.
- Representan el 58,36% de las personas con discapacidad física de la Comunidad de Madrid (185.560 personas con discapacidad física).



Desde el año 2011 hasta el 2013, Madrid presenta una tendencia ascendente que se reduce ligeramente en 2014 en 886 personas.



- En el año 2014, en la **Comunidad de Madrid** hay 185.560 personas con discapacidad física que presentan los siguientes grados de discapacidad.

PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA SEGÚN GRADO DE DISCAPACIDAD				
GRADO DISCAPACIDAD	De 33% a 64%	De 65% a 74%	Más de 75%	TOTAL
PERSONAS CON DISCAPACIDAD	117.671	41.064	26.825	185.560

A estos datos de discapacidad reconocida según la Base de Datos de Reconocimiento de la Discapacidad de la Comunidad de Madrid hay que añadir otros derivados de situaciones temporales que se van produciendo durante la experiencia vital de las personas.

Además, la discapacidad es una realidad que puede afectar a cualquier persona a lo largo de su vida ya que está ligada al proceso natural del envejecimiento y a los parámetros de salud y estilos de vida de la sociedad actual, habiendo aumentado considerablemente las situaciones de discapacidad por causas sobrevenidas.

2.2.- Análisis del servicio en taxi de Madrid

El taxi es un servicio urbano de transporte público de personas realizado en turismos, dotados de taxímetros y con las características técnicas definidas en la normativa autonómica y municipal, para cuya realización se requiere autorización previa del Ayuntamiento de Madrid, la licencia de autotaxi.

Diversas facetas caracterizan la singularidad del taxi frente a otros modos de transporte:

Contratación del servicio: Los usuarios pueden concertar el servicio de transporte directamente en la calle o en las paradas habilitadas al efecto, o mediante las entidades de intermediación del servicio que emplean medios telefónicos y telemáticos, cada vez con mayor proliferación.

Personalización del viaje: De los diferentes modos de transporte público existentes, el taxi representa la exclusividad al aportar como valor añadido la personalización del viaje: presta un servicio puerta a puerta, exclusivo, personal y directo, sin paradas ni trasbordos, a satisfacción de las necesidades de movilidad del viajero.

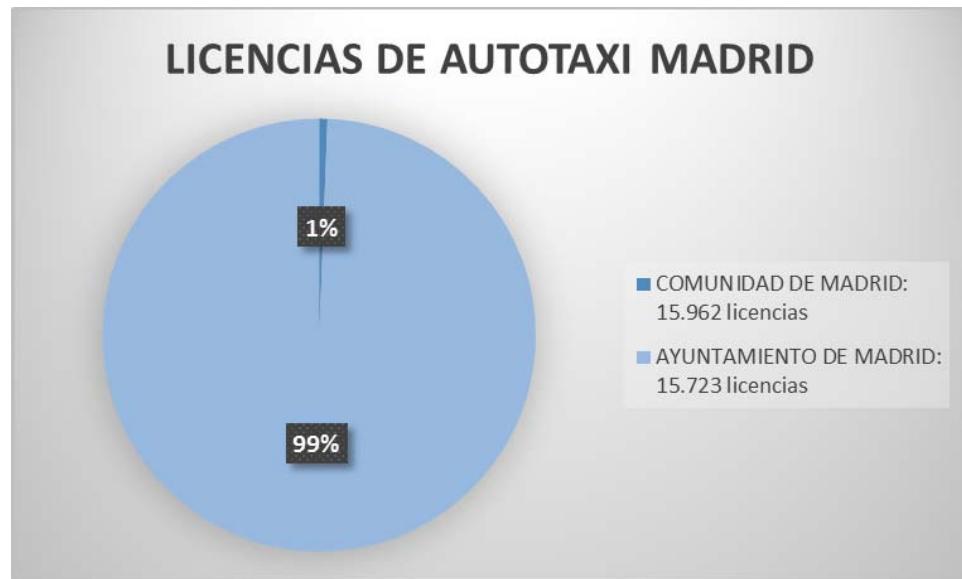
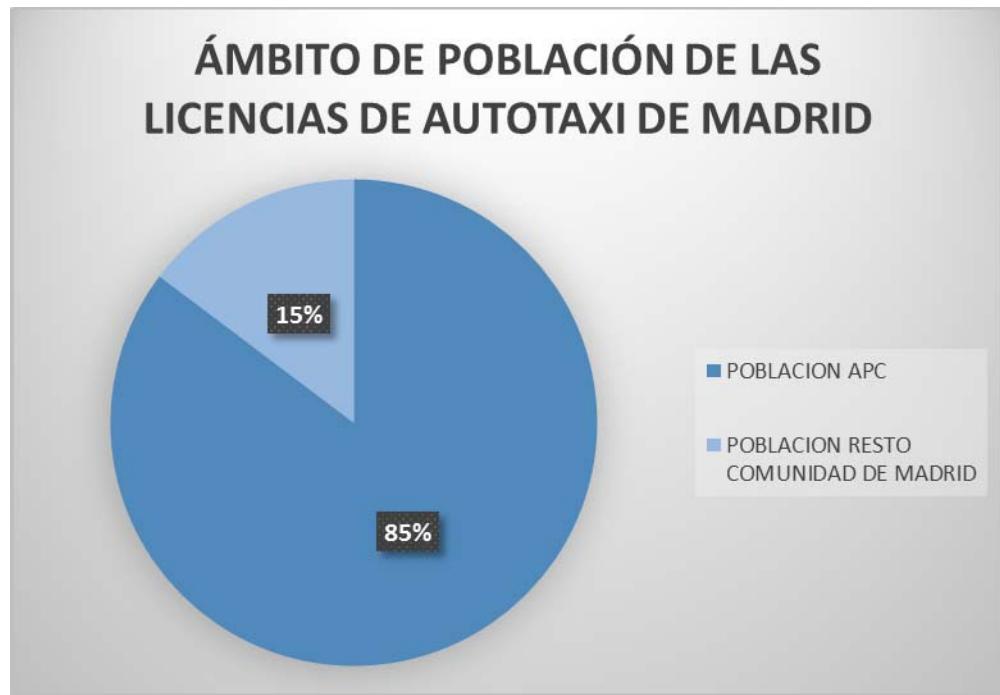
Universalidad: En la actualidad, Madrid cuenta con **15.723 licencias de autotaxi** que prestan servicio en el Área de Prestación Conjunta (APC) que es un ámbito territorial unificado de prestación del servicio del taxi conformado por el municipio de Madrid y 45 municipios más:

Ajalvir - Alcobendas - Alcorcón - Algete - Arganda del Rey - Arroyomolinos - Boadilla del Monte - Brunete - Campo Real - Chinchón - Ciempozuelos - Colmenar Viejo - Coslada - Fuenlabrada - Getafe - Humanes - Las Rozas - Leganés - Loeches - Madrid - Majadahonda - Mejorada del Campo - Moraleja de Enmedio - Morata de Tajuña - Móstoles - Navalcarnero - Parla - Paracuellos del Jarama - Pinto - Pozuelo de Alarcón - Quijorna - Rivas Vaciamadrid - San Fernando de Henares - San Martín de la Vega - San Sebastián de los Reyes - Serranillos del Valle - Titulcia - Torrejón de la Calzada - Torres de la Alameda - Tres Cantos - Valdemoro - Velilla de San Antonio - Villaconejos - Villalbilla - Villanueva del Pardillo - Villaviciosa de Odón

Dado que las licencias de autotaxi de Madrid prestan servicio en el Área de Prestación Conjunta, su ámbito de actuación comprende:

- ✓ **Población: 5.5 millones**
 - 85% de la población de la Comunidad de Madrid
- ✓ **46 municipios de la Comunidad de Madrid**
- ✓ **15.723 licencias de autotaxi**
 - El 22,5% del total de licencias de taxi de España (en torno a 70.000)

- 98,5% del total de licencias de la Comunidad de Madrid (15.962)
- 2,8 licencias por cada 1.000 habitantes (considerando el total de licencias).



2.3.- Evolución y medidas adoptadas para la implantación del modelo Eurotaxi de Madrid.

El Eurotaxi favorece la movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas permitiendo el desarrollo de una vida independiente y la participación en la vida económica, social y cultural.

Hablamos de taxi adaptado, taxi accesible y Eurotaxi para referirnos a una misma realidad, definición que por primera vez recoge la normativa municipal (artículo 18 de la Ordenanza Reguladora del Taxi):

aquellos vehículos afectos a una licencia de autotaxi que cumplan las condiciones para ser calificados como accesibles o adaptados en los términos previstos en el artículo 21 y en la normativa reguladora de accesibilidad, acondicionados para que puedan entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.

Se les exceptúa de cumplir los límites de dimensiones y emisiones requeridos para el resto de vehículos autorizados a prestar servicio.

2.3.1.-HISTORIA

Años 80

La idea de ofrecer un servicio de taxi accesible a personas con discapacidad física comienza a gestarse en los años 80 cuando fabricantes como Renault y SEAT ofrecen, a personas con parálisis en los miembros inferiores, vehículos con algunas adaptaciones básicas (pomo en el volante o cambio de marchas automático), siendo utilizados solo por particulares ya que no se ofrecen como medio de transporte público.

La primera transformación en vehículo adaptado es impulsada por Nissan España tomando su modelo Nissan Prairie, consistente básicamente en subir el techo, rebajar el suelo para obtener una mayor altura interior e incorporar una rampa de acceso. El Nissan Prairie es la primera marca y modelo de vehículo autorizado para la prestación del servicio de Eurotaxi, cuyas disposiciones técnicas se aprueban por el Ayuntamiento de Madrid el 10 de junio de 1992.

Años 90

Ya en 1990, la Fundación ONCE y el IMSERSO, firman el primer convenio de accesibilidad con el fin de conceder ayudas económicas a las casas comerciales que realizan las adaptaciones en los vehículos.

A pesar de que iban surgiendo nuevos modelos, como la Renault Space con plataforma, la Fundación ONCE, de acuerdo a criterios de normalización, no

considera las furgonetas como taxis accesibles porque busca modelos de taxi lo más parecido posible a los que ya prestan servicio.

En esta época comienza un largo periodo de promoción del Eurotaxi. Así, entre las ciudades pioneras se encuentra Madrid, que pone en servicio 10 Eurotaxis.

Durante los años 1995 y 1996, surge una incompatibilidad técnica entre la necesidad de protección mediante mamparas demandada por el sector del taxi (con motivo del aumento de los atracos) y los inconvenientes a la accesibilidad que su instalación plantea, al reducir el habitáculo interior y las interrupciones con la climatización. Por ello, la Universidad Complutense de Madrid plantea el desarrollo de un vehículo accesible específico para tal uso partiendo de modelos emergentes de monovolúmenes y sus variantes industriales. En aquel momento se inicia un trabajo conjunto entre Fundosa Accesibilidad S.A. y Citroen Hispania que no daría resultados satisfactorios.

Poco más tarde, en los años 1996 y 1997, Kia presenta un modelo de vehículo accesible con adaptaciones más sencillas a las planteadas hasta el momento. Solo se vendió en Madrid.

Desde el año 2.000

Paulatinamente, la oferta de taxis adaptados fue ampliándose, especialmente con la llegada de los monovolúmenes, que consiguió despertar el interés del colectivo del taxi al facilitar las posibilidades de adaptación. Se negoció con varias marcas pero, finalmente, se llegó a un acuerdo con Citroen y Fiat, que homologaron los vehículos.

La primera marca y modelo de vehículo autorizado para la prestación del servicio de Eurotaxi en Madrid es el NISSAN Prairie, cuyas disposiciones técnicas se aprueban por el Ayuntamiento de Madrid el 10 de junio de 1992.

Desde entonces se han ido autorizando nuevas marcas y modelos que han ido añadiendo mejoras de accesibilidad en los vehículos.

FECHA APROBACIÓN	MARCA	MODELO
1992	NISSAN	PRAIRIE
1995	FIAT	ULYSSE
2000	FORD	GALAXY
2003	KIA	CARNIVAL
2003	LONDON TAXI	HIRECAR
2008	VOLKSWAGEN	CARAVELLE (TRANSPORTER)
2008	MERCEDES-BENZ	VIANO
2008	MERCEDES-BENZ	CDI 2.0
2009	CITROEN	C8*****
2010	LTI VEHICLES	TAXI
2010	VOLKSWAGEN	CADDY
2015	RENAULT	RENAULT KANGOO TPMR
2015	FIAT	FIAT DOBLO
2015	CITROEN	CITROEN JUMPY
2015	MERCEDES-BENZ	MERCEDES CITAN
2015	FORD	FORD CONNECT
2016	VOLKSWAGEN	CADDY
2016	RENAULT	RENAULT KANGOO TPMR

En la actualidad, están operativos para prestar servicio de Eurotaxi en Madrid los 8 últimos modelos aprobados. En 2016 se han autorizado la versión euro6 de dos modelos ya existentes, la Caddy y la Kangoo.

2.3.2.- MEDIDAS ADOPTADAS

Con el fin de disponer de vehículos autotaxi adaptados que favorezcan la movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas, el Ayuntamiento de Madrid ha venido adoptando una serie de medidas que pueden englobarse en tres grandes ámbitos de actuación de acuerdo con su sucesión cronológica:

- Período 2003-2010: Actuaciones ligadas a **subvencionar** la adquisición de vehículos autotaxi adaptados a las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas.
- Período 2012-2013: Cambios **normativos** que incorpora la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012.
- Período 2014-2015: Actuaciones relacionadas con el estudio e implantación del **Régimen Especial de Eurotaxi** que se materializa en la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi aprobada por el Pleno el 30 de julio de 2014 y la I Convocatoria de Eurotaxi de 13 de noviembre de 2014.

- PERÍODO 2003-2010.

A este período corresponden las tres convocatorias de **subvenciones** de los años 2003, 2008 y 2010 con la finalidad de incrementar la flota de autotaxis de vehículos accesibles para personas con movilidad reducida.

Convocatoria Subvención de 10 de junio de 2003.

En el marco del Plan de Emergencia de 2002-2003, suscrito por la Consejería de Servicios Sociales de la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, el IMSERSO, la Fundación ONCE, la Federación de Asociaciones de Minusválidos Físicos de la Comunidad de Madrid, la Asociación Gremial de Autotaxis de Madrid, de 27 de noviembre de 2002, se firma por parte del Ayuntamiento de Madrid, el IMSERSO y la Fundación Once un Convenio de colaboración que trata de aumentar incrementar la flota de autotaxis de vehículos accesibles para personas con movilidad reducida hasta **100**, 50 en el año 2002 y de otros 50 en el año 2003.

En dicho convenio se establecía la siguiente aportación:

AYUNTAMIENTO DE MADRID	IMERSO	FUNDACION ONCE	TOTAL
300.506,05 €	300.506,05 €	300.506,05 €	901.518,15 €

La aportación por parte del Ayuntamiento de Madrid fue de 6.010 € por cada vehículo y por parte del IMSERSO 6.010 €. En total el Ayuntamiento de Madrid tramitaba la subvención de 12.020 € por vehículo, al haberle correspondido gestionar la aportación del IMSERSO. En cuanto a la Fundación ONCE, le corresponden 6.010 €. La ayuda concedida no excedía, en ningún caso, de un total de 18.030 €/vehículo.

A la convocatoria de subvención se presentan 202 solicitudes, número que al ser superior al crédito disponible, determina la necesidad de fijar el orden de preferencia por medio de un sorteo. Antes de efectuar el sorteo, se determina que los titulares de Eurotaxi matriculados antes del día 1/7/1999, un total de 12 tienen preferencia absoluta.

De las 100 licencias resultantes del sorteo declaradas beneficiarias, se excluyen 6 por tener Eurotaxi matriculados con posterioridad al día 1/7/99 y 5 por no tener en vigor la Revista Municipal, concediéndose la subvención a **89 titulares de licencia** cuyo pago se efectúa en 2004 (60), 2005 (1) y 2008 (28) (total gasto municipal **534.890 euros**).

-Convocatoria Subvención de 19 de noviembre de 2008 (BOCM 11 de diciembre de 2008).

Siguiendo la línea estratégica establecida en el año 2003 se convoca nueva subvención cuya finalidad es *financiar a los profesionales del taxi la adquisición de vehículos autotaxis adaptados a personas con movilidad reducida (Eurotaxis) para atender con carácter prioritario esta demanda social.*

Con un presupuesto total estimado de 720.000 euros, a razón de 18.000 euros por cada Eurotaxi adquirido, se tramita la convocatoria de subvención que aporta los siguientes datos:

- Datos cuantitativos: 44 solicitantes de los que se concedieron a 30, por lo que el importe total subvencionado fue de **540.000 euros**, 30×18.000 .
- Importe presupuestado: 720.000 euros. Crédito sobrante 180.000 porque los titulares de licencia no acreditaron cumplir los requisitos (vehículo adquirido en fecha anterior a la establecida en la convocatoria, entre otras causas).

-Convocatoria Subvención de 8 de abril de 2010 (BOCM 11 de mayo de 2010).

En esta convocatoria se mantiene el objetivo de *financiar a los profesionales del taxi la adquisición de vehículos autotaxis adaptados a personas con movilidad reducida (Eurotaxis) para atender con carácter prioritario esta demanda social.*

El Ayuntamiento de Madrid aportó un importe máximo de 18.000 euros por cada Eurotaxi adquirido, hasta una cantidad máxima total estimada de 540.000 euros.

- Datos cuantitativos: solicitantes 58 de los que se concedieron a 29, por lo que el importe total subvencionado fue de **522.000 euros**, 29×18.000 .
- Importe presupuestado: 540.000 euros. Crédito sobrante 18.000 porque los titulares de licencia no acreditaron cumplir los requisitos (vehículo adquirido en fecha anterior a la establecida en la convocatoria, entre otras causas).

-PERÍODO 2012-2013.

La nueva Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de Noviembre de 2012 recoge las siguientes novedades:

- Se habla de vehículos accesibles o adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas.

- Facilita la oferta de vehículos adaptados excluyéndolos de los límites máximos de emisiones y de las dimensiones exigibles al resto de vehículos.
- Al estar exentos de los límites de emisiones, los vehículos adaptados tienen establecido un plazo máximo para prestar servicio de diez años, frente al resto de vehículos que superan los límites de emisiones, que solo pueden prestar servicio hasta el año 2020.

-PERÍODO 2014-2015.

-ORDENANZA REGULADORA DEL TAXI: MODIFICACIÓN DE 30 DE JULIO DE 2014.

En este período se lleva a cabo la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, mediante Acuerdo adoptado por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de julio de 2014.

- Se define por primera vez el Eurotaxi:

aquellos vehículos afectos a una licencia de autotaxi que cumplan las condiciones para ser calificados como accesibles o adaptados en los términos previstos en el artículo 21 y en la normativa reguladora de accesibilidad, acondicionados para que puedan entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas.

- Se mantienen las excepciones de emisiones y dimensiones y la capacidad máxima de seis plazas, incluida la del conductor.
- Se diseña el Régimen Especial de Eurotaxi (REE):

Las reglas de ordenación del servicio del taxi se recogen en los artículos 37 y 38 de la Ordenanza Reguladora del Taxi que establecen el régimen general de descanso y la duración del servicio de las licencias de autotaxi. Es una regulación de máximos y mínimos:

- El *régimen general de descanso* obliga a las licencias a descansar un día de lunes a viernes y otro día en sábados y domingos, en función del número ordinal de terminación de la licencia, sin perjuicio que pueda descansar cualquier otro día (artículo 37).
- La *duración del servicio* obliga a las licencias a prestar servicio un mínimo de 7 horas diarias y un máximo de 16 horas diarias (artículo 38 en relación con la Disposición Transitoria Primera).

Con el fin de incentivar la conversión al Eurotaxi, en el año 2014 se añaden dos nuevos artículos, 38 bis y 38 ter, a la Ordenanza Reguladora del Taxi, que diseñan la línea estratégica municipal para permitir el aumento de la flota de Eurotaxi: el Régimen Especial de Eurotaxi (REE) que se traduce en un régimen especial de descanso y de publicidad diferenciado del general:

- Régimen especial de descanso permitiendo que las licencias puedan prestar servicio todos los días de la semana.
- Régimen especial de publicidad que permite llevar publicidad en la parte trasera de la carrocería del vehículo.

Para acceder a este Régimen Especial de Eurotaxi se establece un sistema de convocatoria pública dirigida a todos los titulares de licencia de participación y aceptación voluntaria, no excluyente, y para un número limitado de licencias, incentivando la sustitución de los vehículos por modelos de Eurotaxis autorizados, mediante medidas de acción positiva relacionadas con la ordenación del servicio.

Este régimen especial tiene dos características esenciales: por un lado es un régimen temporal -su disfrute se limita solo a unos años con el fin de no crear licencias de distintas categorías con carácter indefinido y, por tanto, no crear ningún tipo de derecho adquirido, puesto que estas licencias podrían tener más valor en el mercado- y, por otro lado, está dirigido a un número limitado de licencias, es decir, está sujeto a un cupo, con el fin de controlar el impacto global sobre la oferta de taxis y que no afecte de manera significativa al resto de la explotación de las licencias.

I CONVOCATORIA DE REGIMEN ESPECIAL DE EUROTAXI DE 13 DE NOVIEMBRE DE 2014.

La I Convocatoria de Régimen Especial de Eurotaxi es aprobada mediante Resolución de **13 de noviembre de 2014** del Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, que responde a un modelo de libre concurrencia y adhesión voluntaria, para un cupo de 300 licencias a la que se presentan 481 licencias (lo que supone un índice de participación del **3,05 %** de las 15.723 licencias de Madrid).

Del total de participantes resulta:

1. Licencias admitidas: 458, de las cuales 89 licencias ya tenían adscrito un Eurotaxi y 371 licencias eran nuevas aspirantes.
2. Licencias no admitidas por carecer de los requisitos especificados en la convocatoria: 23 licencias.

Dado que el número de licencias admitidas es superior al cupo establecido, el 10 de marzo de 2015 se celebra un sorteo entre las 371 licencias admitidas para cubrir las 211 vacantes (del cupo de 300 licencias se descuenta las 89 licencias que ya tenían adscrito un Eurotaxi, lo que ofrece un cupo final de 211 vacantes).

Con fecha **13 de marzo de 2015** se resuelve la I Convocatoria de Eurotaxi de la que resulta:

- La *lista de adjudicatarios* con 300 licencias: 89 que ya disponían de Eurotaxi que pueden iniciar la prestación del servicio en el nuevo régimen especial de descanso y publicidad, y, 211 que disponen de un plazo de 6 meses a contar desde el día siguiente a la publicación de la resolución de la Convocatoria en el BOCM (6 de abril de 2015), para la adquisición del vehículo y su adscripción a la licencia que finaliza el 7 de octubre de 2015.
- La *lista de espera* con 158 licencias, cuyo llamamiento se realiza conforme se conocen las renuncias, y especialmente a partir del 7 de octubre de 2015, fecha en la que finaliza el plazo de adscripción de los adjudicatarios y se conocen las renuncias tácitas.

El **7 de octubre de 2015**, fecha en la que finaliza el plazo de adscripción de 6 meses, resulta:

- 88 nuevos Eurotaxi, llegando a la cifra total de 177 (89 de las ya existentes + 88 de los nuevos).
- 123 renuncias (5 de forma expresa, 100 de forma tácita y 17 por sustitución por un vehículo no Eurotaxi), lo que supone un 41% de renuncias (respecto de las 300 del cupo total).

Dados los llamamientos realizados a los titulares de licencia que estaban en la lista de espera y la última aceptación recibida de acogerse al Régimen Especial de Eurotaxi, el último día de plazo para adscribir un Eurotaxi fue el **16 de septiembre de 2016**, con posibilidad de ampliación de 3 meses solicitado el interesado previa justificación de adquisición del vehículo.

Finalmente, el 27 de octubre de 2016 se adscribió el último vehículo eurotaxi al Régimen Especial cuyo resultado final es de **251 eurotaxis**.

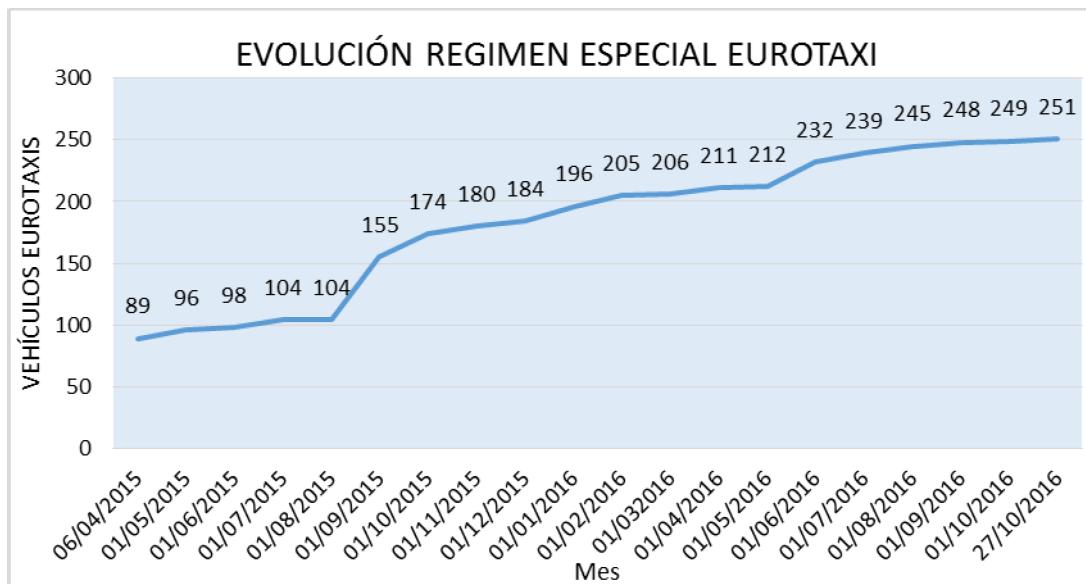
-EVOLUCIÓN.

Del conjunto de medidas adoptadas puede reflejarse su evolución anual y de forma particularizada la relacionada con el Régimen Especial de Eurotaxi.

EVOLUCION ANUAL EUROTAXI				
FECHA	EUROTAXIS	DIFERENCIA ANUAL		DIFERENCIA ACUMULADA DESDE EL AÑO 2002
		NUMERO	PORCENTAJE	
01/01/2002	22			
01/01/2003	22	0	0%	
01/01/2004	77	55	250%	250%
01/01/2005	98	21	27%	345%
01/01/2006	118	20	20%	436%
01/01/2007	117	-1	-1%	432%
01/01/2008	97	-20	-17%	341%
01/01/2009	97	0	0%	341%
01/01/2010	86	-11	-11%	291%
01/01/2011	97	11	13%	341%
01/01/2012	97	0	0%	341%
01/01/2013	86	-11	-11%	291%
01/01/2014	99	13	15%	350%
01/01/2015	100	1	1%	355%
01/01/2016	196	96	96%	791%
01/01/2017	261	65	33%	1086%



EVOLUCION MENSUAL REGIMEN ESPECIAL EUROTAXI				
FECHA	EUROTAXIS	DIFERENCIA MENSUAL		DIFERENCIA ACUMULADA DESDE EL INICIO DEL REE PORCENTAJE
		NÚMERO	PORCENTAJE	
06/04/2015	89			
01/05/2015	96	7	8%	8%
01/06/2015	98	2	2%	10%
01/07/2015	104	6	6%	17%
01/08/2015	104	0	0%	17%
01/09/2015	155	51	49%	74%
01/10/2015	174	19	12%	96%
01/11/2015	180	6	3%	102%
01/12/2015	184	4	2%	107%
01/01/2016	196	12	7%	120%
01/02/2016	205	9	5%	130%
01/03/2016	206	1	0%	131%
01/04/2016	211	5	2%	137%
01/05/2016	212	1	0%	138%
01/06/2016	230	9	8%	158%
01/07/2016	239	7	4%	169%
01/08/2016	245	6	3%	175%
01/09/2016	248	3	1%	179%
01/10/2016	249	1	0%	180%
27/10/2016	251	2	1%	182%



- En el primer semestre del año 2015 la flota de Eurotaxi aumenta un 17%.
- En el segundo semestre del año 2015 la flota de Eurotaxi aumenta un 88%.

2.3.3.-SITUACIÓN ACTUAL.

EL EUROTAXI DE MADRID EN CIFRAS.

Dado que las licencias de autotaxi de Madrid prestan servicio en el Área de Prestación Conjunta, su ámbito de actuación comprende:

- ✓ **Población beneficiaria de Eurotaxi: 157.726 personas con discapacidad física superior al 33%.**

(Representan el 85% de las personas con discapacidad física superior al 33 % que en 2014 es de 185.560 personas en la Comunidad de Madrid, dado el ámbito de población de las licencias de autotaxi de Madrid).

El Eurotaxi de Madrid presta servicio y atiende a un ámbito de la población que recoge prácticamente el total de la población con discapacidad física de la Comunidad de Madrid.

- ✓ **46 municipios**
- ✓ **251 licencias de autotaxi con vehículo Eurotaxi (REE) y 10 licencias con vehículo Eurotaxi (no REE): 261**
 - 1,5 % del total de las licencias de autotaxi de Madrid (15.723)
 - 1,5 % del total de licencias de la Comunidad de Madrid (15.962)
 - 1,5 licencias por cada 1.000 personas con discapacidad física superior al 33%.

2.3.4.- CONCLUSIONES.

A lo largo de la historia del Eurotaxi en Madrid, nos encontramos dos modelos de incentivo al Eurotaxi diferenciados, la subvención y el régimen especial.

Como consecuencia de la evolución seguida por el sector de los Eurotaxi, se alcanza la conclusión de que es más interesante para el sector el ofrecer incentivos a la prestación del servicio que acudir a subvenciones para la adquisición. Probablemente los motivos de esta mayor aceptación de incentivos en el servicio sean:

- Una subvención a la adquisición no paliaba los gastos de conservación de estos vehículos (más elevados que los de las auto-taxi convencionales).
- La posibilidad de una subvención en la adquisición del vehículo está ligada a las posibilidades presupuestarias del Ayuntamiento, por tanto, no ofrece una seguridad en la continuidad de la subvención.
- El Régimen Especial establece unas condiciones más competitivas durante un periodo de 6 años en los que el propietario del vehículo puede amortizar el mayor gasto de inversión y de conservación.

3.-OBJETIVO

El **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre**, incorpora en su artículo 8, el siguiente objetivo:

En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados.

Madrid cuenta con **15.723** licencias de autotaxi, cuyo 5 % teórico equivale a **786** licencias. Sin embargo, para entender este 5% resulta fundamental valorar el régimen de funcionamiento al que se someten las licencias de autotaxi de Madrid coexistiendo en la actualidad dos regímenes:

- *Régimen ordinario*: que limita la disponibilidad al obligar a las licencias a descansar 2 días a la semana: un día, de lunes a viernes, y, otro día, en sábado o domingo, por tanto, pueden prestar servicio cinco días a la semana. En la actualidad, hay 15.472 licencias prestando servicio en este régimen ordinario, de las cuales 10 licencias tienen adscritos vehículos Eurotaxi no incluidos en el régimen especial.
- *Régimen específico*, que les permite trabajar los siete días de la semana. En la actualidad, hay 251 Eurotaxis prestando servicio en este régimen especial.

Considerando ambos sistemas de explotación, cada taxi de Madrid en régimen especial equivale a **1,48 taxis en régimen ordinario**. De acuerdo con esta ponderación, el 5% previsto en la normativa estatal ha de entenderse con referencia a la flota realmente efectiva que equivale a **529 licencias en régimen específico**. (Ver **Anexo 1 sobre Estudio técnico de valoración e impactos del cupo del 5%**).

Dada la coexistencia actual de ambos regímenes de explotación, la necesidad de mantener las condiciones de las 251 licencias incluidas en el Régimen Especial de Eurotaxi cuyo fin está previsto para el 7 de abril de 2021, y con el fin de seguir incentivando la conversión al Eurotaxi, entendemos que el 5% previsto en la normativa estatal ha de interpretarse considerando la disponibilidad efectiva de la flota.

Aumentar la flota de Eurotaxis hasta alcanzar 529 para garantizar el acceso al transporte en taxi a las personas que se desplazan en silla de ruedas permitiendo su autonomía personal y social y favoreciendo su participación

4.-PRINCIPIOS

- El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas.
- No discriminación por motivos de discapacidad e igualdad de oportunidades
- La accesibilidad universal.
- Normalización.
- El respeto por la diferencia y la aceptación de las personas con discapacidad como parte de la diversidad y la condición humanas.
- El respeto a la evolución de las facultades de los niños y las niñas con discapacidad y de su derecho a preservar su identidad.
- Interoperabilidad del transporte
- Participación y diálogo civil.
- Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad.
- Cooperación institucional.

5.-LÍNEAS DE ACCIÓN

Las líneas de acción se estructuran en las siguientes Áreas:

- *Normativa*
- *Transporte*
- *Movilidad*
- *Fiscalidad*
- *Información, Formación y Sensibilización.*
- *Garantía del servicio accesible*

5.1.- ÁREA NORMATIVA.

1.-Aumentar la capacidad máxima de los Eurotaxis a 9 plazas sin que compute dentro del límite del 5% del total de licencias del municipio.

El Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, establece con respecto al número de plazas de los vehículos afectos a las licencias de autotaxi tres supuestos:

1. Con carácter general, que el número de plazas de los vehículos autotaxi no excederá de cinco, incluida la del conductor.
2. Con carácter específico, aumenta hasta un máximo de seis el número de plazas para los vehículos adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas, pero ello, sujeto a unas condiciones como son, el que una de aquéllas debe corresponder a la silla de ruedas y que no transporte simultáneamente a más de cinco personas, incluido el conductor.
3. Con carácter excepcional, en virtud de la Orden de 14 de diciembre de 2012, de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda prevé que se puedan autorizar turismos de hasta nueve plazas, incluida la del conductor, en los supuestos de:
 - a. Expedición de nuevas licencias
 - b. Transmisión de las existentes
 - c. Sustitución de los vehículos.
 - d. Fijando, además, como límite para la aplicación de esta regla excepcional, el 5 por 100 del total de licencias del municipio.

La Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, por su parte, incluye a los vehículos eurotaxi entre los supuestos de carácter excepcional para la autorización de vehículos de nueva plazas.

Con el fin de promover que el mayor número de licencias de autotaxi correspondan a vehículos eurotaxi, el Ayuntamiento de Madrid propondrá a la Comunidad de Madrid que, en virtud de las competencias que la misma tiene atribuidas en materia de transporte urbanos de viajeros, lleve a cabo una modificación del Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo, en el sentido de

que la capacidad máxima de los vehículos autotaxi adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas, sea de nueve plazas, incluida la del conductor, sin que le sea de aplicación el límite del 5 por 100 a que hace referencia en la Orden citada.

Órgano competente: COMUNIDAD DE MADRID. Petición del AG de Medio Ambiente y Movilidad (Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación) con motivo de la modificación de la normativa autonómica.

5.2.-ÁREA TRANSPORTE.

1.-Estudio, diseño y elaboración de una nueva Convocatoria de RÉGIMEN ESPECIAL DE EUROTAXI como régimen jurídico diferenciado en materia de descanso y publicidad de las licencias de autotaxi.

El acceso a este Régimen Especial de Eurotaxi se basa en un sistema de convocatoria pública dirigida a todos los titulares de licencia, de participación y aceptación voluntaria, no excluyente, y para un número limitado de licencias, incentivando la sustitución de los vehículos por modelos de Eurotaxi autorizados, mediante medidas de acción positiva relacionadas con la ordenación del servicio (opción de prestar servicio los 7 días de la semana) y la posibilidad de exhibición de publicidad exterior en la parte trasera de la carrocería del vehículo.

Para la elaboración de esta nueva convocatoria es fundamental tener en cuenta:

- Definir un número de Eurotaxis que garantice el cupo del 5% sobre la disponibilidad efectiva de la flota de 529 licencias (ver Anexo 1).
- Mantener las condiciones de explotación de las licencias de autotaxi incluidas en la I Convocatoria del Régimen Especial de Eurotaxi para evitar diferencias en las condiciones de prestación del servicio hasta que finalice el 7 de abril de 2021.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

2.- TAXIFREE: Subvenciones a los titulares de licencia de taxi que adquieran un vehículo Eurotaxi con emisiones inferiores o iguales a 160 g CO2/km y 80 mg NOx/km, Eco y Cero, no diesel.

La garantía de la accesibilidad y el respeto medioambiental se aúnan para favorecer la presencia de vehículos Eurotaxi que además sean sostenibles, del tipo Eco y Cero.

En la convocatoria de subvención Taxifree 2016 se ha recogido esta línea de subvención destinada a los titulares de licencia de taxi con el fin de fomentar la puesta en servicio de estos vehículos y se contempla su inclusión en las próximas y sucesivas convocatorias de subvención.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

3.-BONOTAXI: Subvenciones a las personas que utilizan silla de ruedas en sus desplazamientos en taxi.

Aquellos usuarios del taxi especialmente vulnerables, como las personas que se desplazan en silla de ruedas, dada la importancia que para sus desplazamientos significa el taxi, como servicio puerta a puerta, necesitan de ayudas económicas que favorezcan su movilidad.

Estos incentivos a las personas que utilizan silla de ruedas en sus desplazamientos en taxi favorecen su movilidad y fomenta el uso del transporte en taxi, tan necesaria para su autonomía personal y social.

Órgano competente: AG Equidad, Derechos Sociales y Empleo.

4.- TARIFA SOCIAL: Como complemento a la aportación municipal del BONOTAXI por parte del sector de autotaxi de Madrid.

El Plan de Gobierno Municipal 2015-2019, incluye entre sus actuaciones clave la “*Implantación de un servicio especialmente dirigido a personas mayores, con discapacidad u otros colectivos con necesidades específicas, que promueva la utilización del taxi para sus desplazamientos a un importe asequible. Se buscará la colaboración del colectivo de taxistas y se tendrán en cuenta el impacto medioambiental de la medida.*”

Se trata de proponer una tarifa social como aportación por parte del sector del taxi, dirigida a colectivos específicos especialmente vulnerables, entre ellos, las personas que se desplazan en silla de ruedas. Esta aportación, como complemento al BONOTAXI ya quedó recogida en el acuerdo firmado entre las dos asociaciones representativas del sector y el Ayuntamiento de Madrid en los siguientes términos:

“Se declara expresamente mediante esta declaración de intenciones su interés y disposición de colaborar en la implantación del futuro “BONOTAXI”. Este bono será subvencionado en parte por el Ayuntamiento de Madrid y en parte por el sector del taxi, en una proporción, cuantía y con un procedimiento aún a determinar y que se fijará contando con la opinión de las Asociaciones Representativas del Sector”.

Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.

Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

5.3.-ÁREA MOVILIDAD.

1.- Favorecer la accesibilidad puerta a puerta de las personas con diversidad funcional eliminando diferencias de ordenación de la circulación entre los autobuses urbanos regulares de uso general y el Eurotaxi.

Circulación en puntos específicos de la ciudad en las mismas condiciones que los autobuses urbanos.

Favorecer la circulación del Eurotaxi es facilitar la movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas y las condiciones de prestación del servicio de las licencias de autotaxi.

*Órgano competente: Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible.
Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras.*

2.-Servicio de transporte en Eurotaxi en caso de avería de la plataforma elevadora para PMR de los autobuses de la EMT sin coste para el usuario.

En los casos de inadecuado funcionamiento de la plataforma elevadora necesaria para que las personas que se desplazan en silla de ruedas puedan viajar en autobús, se pone a disposición de los usuarios un servicio de transporte alternativo en Eurotaxi sin coste para el usuario.

Órgano competente: Empresa Municipal de Transporte (EMT)

5.4.-ÁREA FISCALIDAD.

Fabricantes y taxistas soportan cargas fiscales, tasas e impuestos que frenan la presencia de Eurotaxis: costes de autorización de modelos y variantes, y, costes de adquisición y mantenimiento de los vehículos.

Los costes de adquisición y mantenimiento de los vehículos Eurotaxi son superiores a los de un vehículo ordinario, por lo que suprimir o reducir los importes de los impuestos o tasas que se devengan en cada momento de la vida administrativa de un vehículo Eurotaxi incentiva su presencia.

1.-Revisar los conceptos en que se basa la Tasa Administrativa para la autorización de vehículos autotaxi

Para que un vehículo pueda prestar servicio como autotaxi la normativa requiere la obtención de la autorización de marca y modelo de vehículos para el servicio del taxi.

(Artículo 17 de la Ordenanza Reguladora del Taxi en relación con el artículo 22.2 del Decreto 74/2005, de 28 de julio).

Reducir la carga fiscal soportada cuando se solicita este tipo de autorización incentiva la puesta en el mercado, de nuevos modelos de Eurotaxi, ampliando la oferta existente. Por ello se propone una revisión del coste de la citada tasa con el fin de comprobar si se ajusta a la realidad actual teniendo en cuenta los cambios debidos a las simplificaciones y mejoras en el procedimiento de autorización, así como a los nuevos desarrollos informáticos y tecnológicos que se utilizan, todo ello con el fin de evaluar si es posible disminuir la carga fiscal actual.

Órgano competente: Análisis por parte de la D.G. de Gestión y Vigilancia de la Circulación en coordinación con la Agencia Tributaria.

2.-Analizar la posibilidad de promover la excepción o reducción del pago del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica a los Eurotaxis.

La puesta en circulación de un vehículo requiere su previa matriculación, momento en el que se ha de acreditar por los interesados el cumplimiento de una serie de requisitos, entre ellos la justificación del pago del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. Este impuesto no sólo se abona en el momento de su matriculación sino a lo largo de la vida administrativa del vehículo pues se trata de un impuesto que se devenga con periodicidad anual.

Por ello, se pretende analizar la posibilidad de promover excepciones o bonificaciones en el pago del citado impuesto mediante la solicitud correspondiente a la Administración General del Estado, que se canalizaría a través de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

Órgano competente: D.G. de Gestión y Vigilancia de la Circulación en coordinación con la Agencia Tributaria.

5.5.-ÁREA INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN.

1.-Creación del Observatorio de la Accesibilidad del TAXI integrada por agentes públicos y privados: Asociaciones representantes de titulares de licencias, Fabricantes de vehículos, Asociaciones de usuarios y personas con discapacidad y Administraciones Públicas.

Foro común de análisis, debate y compromiso de medidas en relación con los elementos, productos y servicios que intervienen: Al realizar el análisis de la accesibilidad del taxi debe comprender los aspectos técnicos del vehículo y todos los elementos que, configurando el servicio, entran en relación con el cliente (como

usuario del mismo) deben ser considerados para garantizar que no se rompe la cadena de accesibilidad y, por tanto, para garantizar la calidad. Revisar la organización y prestación del servicio: atención al usuario, formas y cauces de solicitud del servicio, opciones de prestación del mismo, valoración de los usuarios, etc.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

2.-Incorporación en la APP del Taxi de funcionalidades de información y gestión dedicadas a la prestación del servicio de Eurotaxi, que incluya la visión integradora del servicio por los profesionales del sector del taxi y usuarios.

En este sentido, se propone evaluar desde el punto de vista jurídico y con los agentes del sector del taxi implicados en la gestión de los servicios de Eurotaxi, la creación y, en su caso, incorporación en la APP de una funcionalidad para la petición de este tipo de vehículos que sirviera de acceso plataforma única a los Eurotaxi beneficiarios del régimen especial.

Entretanto, se evaluará la posibilidad de la incorporación de un enlace a las APP de las entidades de intermediación del servicio, que permite a las personas con discapacidad dadas de alta en esta aplicación, localizar la ubicación de un Eurotaxi y solicitar sus servicios.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

3.- Incorporación en la prueba de conocimientos para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi de contenidos relacionados con la accesibilidad en el transporte.

Se trata de incorporar, en el examen para la obtención del permiso municipal de conductor de autotaxi, contenidos relacionados con la accesibilidad en el taxi, con el fin de sensibilizar y fomentar conocimientos relacionados con estas materias, de nuestro máximo interés. Estos contenidos tienen que ver con una visión integral de todos los tipos de discapacidades, no únicamente con la movilidad reducida, y por ello deben ir dirigidos a todos los conductores de taxi, a los aspirantes que deberán examinarse y a los que ya ejercen la profesión.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

5.6.- ÁREA GARANTÍA DEL SERVICIO ACCESIBLE.

La garantía en la prestación del servicio de modo prioritario a las personas que se desplazan en silla de ruedas y en general a las personas que presentan diversidad funcional constituyen la esencia del servicio de Eurotaxi. Por ello, es una prioridad municipal a cuyo fin responden las siguientes acciones:

1.-Campañas de vigilancia de las condiciones técnicas de seguridad y accesibilidad de los vehículos.

Para ello, se solicitará y coordinará con la Policía Municipal la organización de campañas especiales de vigilancia de estos vehículos, especialmente de aquellos vehículos Eurotaxi que no están sometidos al Régimen Especial. Se recordará las características particulares del Régimen Especial que se resumen en la posibilidad de prestar servicio todos los días del año y la posibilidad de implantar publicidad en el portón trasero del vehículo.

Órgano competente: Ag de Seguridad (Dirección General de la Policía) en colaboración con el AG Medio Ambiente y Movilidad (DG Gestión y Vigilancia de la Circulación).

2.-Estudio jurídico del régimen especial vigente con el fin de garantizar la prestación del servicio prioritaria a personas con necesidades específicas de accesibilidad

Se procederá a realizar un análisis jurídico sobre las cláusulas de la Convocatoria de Régimen especial con el fin de dictar, en su caso, la resolución de desarrollo de la misma que garantice que los Eurotaxis adscritos al REE prestan prioritariamente servicio a las personas con movilidad reducida.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

3.-Revisión extraordinaria anual a los Eurotaxis con el fin de comprobar el cumplimiento de las especificaciones técnicas de seguridad y accesibilidad.

El vehículo Eurotaxi cuenta con disposiciones técnicas específicas como la rampa para acceso de la silla de ruedas o el escalón lateral. Se propone organizar campañas específicas de revisiones extraordinarias de estos vehículos en los que se compruebe su funcionamiento. Las acciones a tomar ante un resultado desfavorable formarán, en su caso, parte del desarrollo de la resolución mencionada en el punto 2 anterior.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

4.- Revisión administrativa anual: para las licencias incluidas en el Régimen Especial de Eurotaxi Informe de la radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos que se aportará con ocasión de la revisión administrativa anual y en cualquier momento a requerimiento del Ayuntamiento en el que conste número y características de los servicios contratados, los servicios demandados que no hayan podido ser atendidos, y, quejas y reclamaciones de los usuarios.

El Ayuntamiento podrá contrastar la adscripción y los datos facilitados por el titular con la propia radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos.

El control de las obligaciones derivadas por ser beneficiario del Régimen Especial se está realizando. No obstante, a raíz de la experiencia que conlleva el año de funcionamiento del citado régimen, se analizarán los resultados obtenidos y se tendrán en cuenta en el estudio jurídico previo al dictamen de la resolución mencionada en el apartado 2.

*Órgano competente: AG de Medio Ambiente y Movilidad.
Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.*

6- EVALUACIÓN DE LAS LÍNEAS DE ACCIÓN.

Las medidas descritas son, en su gran mayoría incentivadoras para el sector en el momento de decidir si adquieren un vehículo Eurotaxi o un vehículo convencional. No obstante, la evaluación o la certidumbre de alcanzar el número previsto de Eurotaxis está condicionado a las decisiones personales de los propietarios de licencias, no existiendo garantía cierta de alcanzar el objetivo fijado.

También se han incluido medidas destinadas a garantizar la prestación del servicio accesible a personas que lo requieran, constituyendo esta garantía la razón de ser del Plan Madrid Taxi Accesible.

Finalizada la tramitación de la I Convocatoria de Régimen especial de Eurotaxi, resulta un total de 251 Eurotaxis en REE, a los que hay que añadir otros 10 Eurotaxis no incluidos en el REE, lo que hace un total de 261 Eurotaxis.

Considerando el número de Eurotaxis existentes en la actualidad y el número a alcanzar para cumplir con el 5% del porcentaje efectivo de licencias es de 529, el objetivo es:

- Mantener el número actual de Eurotaxis de manera que a la hora de realizar sustituciones, un Eurotaxi se sustituya por otro. Esto supone implementar medidas que no perjudiquen al colectivo actual, es decir, medidas añadidas al régimen especial del que disfrutan actualmente.

- Aumentar el número de Eurotaxis en, al menos 278 vehículos antes de noviembre de 2017.
- Que las medidas incentivadoras que se adopten sean aplicables tanto a los nuevos vehículos que se incorporen, como a los que ya están sujetos al régimen especial.
- Que el resultado de las medidas incentivadoras sea la prestación efectiva de un servicio de taxi accesible a personas con diversidad funcional.

Para ello:

1. Normativa.

1.1. Aumentar la capacidad máxima de Eurotaxis a 9 plazas sin que compute dentro del límite del 5% del total de licencias del municipio, supone eliminar una traba para alcanzar la cifra deseada de Eurotaxis en el caso, poco probable, de que se extendiese la compra de vehículos de 9 plazas para auto-taxi. Se trata por tanto de una medida destinada a evitar limitaciones en el número de Eurotaxis.

2. Área Transporte

2.1. Convocatoria de Régimen Especial de Eurotaxi: Se deben convocar al menos 278 plazas, siendo posible realizar otra convocatoria de 300 vehículos o el número que se determine. La convocatoria debería realizarse con carácter de urgencia con el fin de estar finalizada y resuelta antes de noviembre de 2017. Con esta medida se pretende alcanzar el número necesario sobre los 250 previstos.

2.2. Convocatoria de subvención para la adquisición de un vehículo Eurotaxi con emisiones inferiores o iguales a 160 CO₂/km y 80 mg NOx/km, ECO y CERO, no diesel. No existe la garantía de que estos vehículos estén disponibles en el mercado; sin embargo, se considera que puede incentivar a los fabricantes de estos vehículos al desarrollo de modelos de Eurotaxi más ecológicos.

2.3. Inclusión en el BONOTAXI del colectivo que necesita trasladarse en un vehículo Eurotaxi. Se trata de una medida incentivadora del servicio para este tipo de vehículos, cuanto mayor sea el importe destinado al colectivo que precisa este servicio, mayor será la tendencia del sector a adquirir uno de estos vehículos. No obstante, para que la medida fuera, el BONOTAXI debería estar completamente definido en la primera mitad del año 2017, con el fin de que el colectivo del taxi conociera el previsible aumento de demanda y adquiere su vehículo antes de noviembre de 2017.

2.4. La creación de una tarifa social para el año 2017 que incluyera personas que se desplazan en silla de ruedas podría ser una medida incentivadora del uso del sector por parte de este colectivo con movilidad reducida, lo que podría

producir una mayor demanda de viajes con Eurotaxi. Se trata de una aportación por parte del sector de profesionales de taxi, que ya quedó plasmado en un acuerdo firmado en octubre del año 2015.

3. Área Movilidad:

3.1. Favorecer la accesibilidad puerta a puerta. Se trata de una medida facilitadora, probablemente no influya decisivamente en la cuenta de explotación del taxista, pero es una medida acorde con el uso de Eurotaxi como transporte de personas con especial dificultad de movilidad al facilitar su acceso rápido a todas partes.

3.2. El servicio gratuito de transporte en Eurotaxi en caso de avería de la plataforma elevadora para PMR de los autobuses de la EMT garantiza la movilidad, al contar en todo caso con un servicio alternativo facilitando su desplazamiento e independencia.

4. Área de Fiscalidad. Las dos medidas propuestas se basan en la disminución de la carga fiscal para estos vehículos cuya adquisición y mantenimiento es más caro que el de un taxi convencional.

5. Área de Información, Formación y Sensibilización. Las tres medidas propuestas más que un carácter incentivador, tienen un carácter de reconocimiento de la importancia que la Administración concede a la prestación del servicio del taxi a personas con movilidad reducida.

6. Área de garantía del servicio accesible. Incluye 4 medidas destinadas a garantizar la prestación prioritaria del servicio de Eurotaxi a personas con diversidad funcional. Para ello se realizará un estudio jurídico destinado a desarrollar el Régimen Especial teniendo en cuenta lo aprendido en algo más de un año de desarrollo, así como a implementar un sistema de control organizado y continuado en el tiempo.

A continuación se muestra una tabla resumen con cada medida propuesta, el tipo de incentivo que esto supone al colectivo interesado, así como la fecha probable de inicio efectivo de la medida y una valoración previa sobre su repercusión en la consecución del objetivo marcado de alcanzar el 5% de vehículos Eurotaxi fijados por la legislación vigente.

LÍNEA DE ACCIÓN	MEDIDA	ÓRGANO COMPETENTE	FECHA DE INICIO
NORMATIVA	PROPUESTA AUMENTO DE CAPACIDAD MÁXIMA DE LOS EUROTAXIS A 9 PLAZAS SIN COMPUTAR DENTRO DEL 5% DEL TOTAL DE LICENCIAS	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	2017, en función de los cambios legislativos de la Ley 20/98, de 27 de noviembre
TRANSPORTE	NUEVA CONVOCATORIA RÉGIMEN ESPECIAL EUROTAXI	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Primer trimestre 2017
	SUBVENCIONES TAXIFREE	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Primer trimestre 2017
	BONOTAXI INCLUYENDO COMO COLECTIVO BENEFICIADO A PERSONAS QUE UTILIZAN SILLA DE RUEDAS	AREA DE GOBIERNO DE EQUIDAD, ASUNTOS SOCIALES Y EMPLEO DIRECCIÓN GENERAL DE PERSONAS MAYORES Y SERVICIOS SOCIALES	Tercer trimestre 2017
	CREACIÓN DE UNA TARIFA SOCIAL	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	A negociar con las Asociaciones Representativas para su puesta en marcha al tiempo que el BONOTAXI
MOVILIDAD	FAVORECER LA ACCESIBILIDAD PUERTA A PUERTA	AREA DE GOBIERNO DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DIRECCIÓN GENERAL DEL ESPACIO PÚBLICO, OBRAS E INFRAESTRUCTURAS.	Durante el 2017
	SERVICIO GRATUITO DE TRANSPORTE EN EUROTAXI EN CASO DE AVERÍA DE LA PLATAFORMA ELEVADORA PARA PMR DE LOS AUTOBUSES DE LA EMT	EMT	01/09/2016
FISCALIDAD	REVISIÓN DE LOS CONCEPTOS DE LA TASA ADMINISTRATIVA POR AUTORIZACION DE VEHÍCULOS EUROTAXI	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Segundo trimestre 2017
	ANALIZAR LA POSIBILIDAD DE PROMOVER LA EXENCIÓN O REDUCCIÓN DEL PAGO DEL IMPUESTO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA A LOS EUROTAXI	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Segundo trimestre 2017
INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	CREACIÓN DEL OBSERVATORIO DE LA ACCESIBILIDAD DEL TAXI	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Primer trimestre de 2017
	INCORPORACIÓN EN LA APP DEL TAXI DE FUNCIONALIDADES DE INFORMACIÓN Y GESTIÓN DEDICADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE EUROTAXI	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Durante el 2017 en función de los trabajos de ejecución del contrato de la APP
	INCORPORACIÓN EN EL EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DE PERMISO DE CONDUCTOR DE AUTOTAXI DE CONTENIDOS RELACIONADOS CON LA ACCESIBILIDAD	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Tercer trimestre de 2017
GARANTÍA DEL SERVICIO ACCESIBLE	COORDINACIÓN PARA INSTAURACIÓN DE CAMPAÑAS DE VIGILANCIA POR POLICÍA MUNICIPAL	AREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD	Durante el 2017
	ESTUDIO JURÍDICO PARA RESOLUCIÓN DE DESARROLLO DEL RÉGIMEN ESPECIAL	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Primer trimestre de 2017
	REVISIÓN EXTRAORDINARIA ANUAL DE EUROTAXIS	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Durante el 2017
	REVISIÓN ADMINISTRATIVA ANUAL DE EUROTAXIS EN RÉGIMEN ESPECIAL	AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN	Durante el 2017 de acuerdo con la Instrucción de la Revista Anual de las licencias de taxi

Anexo 1 Estudio Técnico de valoración e impactos del cupo del 5%

I. DEFINICIÓN DEL “5 POR 100”

En primer lugar hay que definir lo que establece el Real Decreto 1544/2007, esto es, que “un 5 por 100, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados”.

Entendemos que la premisa que aquí se está manejando para extraer ese 5% es que todas las licencias de taxi sean “iguales”, es decir, que funcionen o se exploten de la misma manera.

Si esto fuera así y no existiera un régimen especial, efectivamente el 5% de las licencias en el caso de Madrid, que cuenta con 15.723 licencias, sería indiscutiblemente 786, pero en este supuesto **todas** deberían quedar sometidas al mismo régimen de explotación.

Sin embargo, las licencias de Madrid se pueden explotar en régimen ordinario, sometidas a normas limitativas a su plena utilización, y en régimen especial, exentas de estas limitaciones.

En el régimen ordinario las licencias solo pueden explotarse durante cinco días a la semana y las licencias en régimen especial pueden explotarse los siete días de la semana. Esto quiere decir que cada taxi en régimen especial equivale a 1,48 en régimen ordinario. (Los cálculos y equivalencias se desarrollan en el siguiente epígrafe).

Siguiendo con el razonamiento:

- 529 Eurotaxis en régimen especial equivalen al 5% de la flota en régimen ordinario.

De manera que para cumplir escrupulosamente con el mandato del 5%:

- o bien se alcanza el número de 786 Eurotaxis funcionando en régimen ordinario
- o bien se alcanza el número de 529 Eurotaxis funcionando en régimen especial.

Si se llegara a 786 Eurotaxis explotándose en régimen especial, estando el resto de la flota sometida al régimen ordinario, el resultado equivaldría a tener 1.167 Eurotaxis prestando servicio en régimen ordinario.

Por tanto, lo importante aquí es la disponibilidad efectiva de los Eurotaxis, estando esta disponibilidad ligada a su régimen de explotación y así debemos interpretar el espíritu del mandato del RD 1544/2007.

Las limitaciones a la plena utilización de las licencias no existen en todos los municipios, por lo que la norma estatal ha dado un mandato general que se debe adaptar a las circunstancias de cada municipio. En el Ayuntamiento de Madrid, por la especial complejidad y el elevado número de licencias, se han tomado medidas que limitan su plena utilización y que, por tanto, deben ser tenidas en cuenta a la hora de interpretar cómo se aplica el mandato estatal.

Veamos un ejemplo:

Las 15.723 licencias de taxi explotándose en régimen ordinario suponen que:

- De lunes a viernes circulan 12.578 taxis: 15.723 taxis menos 1/5 que tienen descanso obligatorio.
- Los sábados, domingos y festivos circulan 7.861 taxis: 15.723 taxis menos 1/2 que tienen descanso obligatorio.

Paralelamente, el efecto de eximir a los Eurotaxis de los descansos obligatorios supone aumentar su disponibilidad efectiva en 1/5 de lunes a viernes y en ½ los sábados, domingos y festivos. Es decir, si tenemos por ejemplo 500 Eurotaxis sujetos al régimen general de descansos, esto significa que en realidad solo pueden prestar servicio 400 de lunes a viernes (porque 100 descansan obligatoriamente) y 250 los fines de semana y festivos (porque 250 descansan los sábados, domingos y festivos obligatoriamente).

II. CÁLCULO DEL PORCENTAJE DEL 5%

Comparando los días y horas de prestación de servicio efectivo de las licencias según su régimen de explotación, ordinario o especial, se pueden hacer los siguientes cálculos:

TIPO	DIAS TRABAJO EFECTIVO AL AÑO	HORAS/DÍA	HORAS REFUERZO FIN DE SEMANA	EQUIVALENTE HORAS ANUALES TAXI
TAXI EN R. ORDINARIO	245,3	16	25	3949,8
EUROTAXI EN R. ESPECIAL	365	16	25	5865

RATIO	1,484885311
-------	-------------

5% EUROTAXIS SOBRE TOTAL LICENCIAS	786,15
Nº EUROTAXIS EN R. ESPECIAL EQUIVALENTES	529,43

III. CÁLCULO DE LOS IMPACTOS

Además de lo anterior, y como consecuencia práctica, se deben considerar también los distintos impactos.

1. Sobre el resto de la flota

El siguiente cuadro indica los impactos que sobre el global de la flota tendría un cupo de 786 Eurotaxis en régimen especial y un cupo de 529, distinguiendo los días de lunes a viernes y los fines de semana. Como se ve, el mayor impacto se registra los fines de semana:

EUROTAXIS EN RÉGIMEN ESPECIAL: 365X16				
DÍA DE LA SEMANA	FLOTA	HORAS SERVICIO TOTAL FLOTA	VEHÍCULOS EQUIVALENTES	Δ EFECTIVO EN LA FLOTA
LUNES A VIERNES	786	62.880	983	197
SÁBADOS Y DOMINGOS	786	25.152	1.572	786
LUNES A VIERNES	529	42.320	661	132
SÁBADOS Y DOMINGOS	529	16.928	1.058	529

2. Impacto medioambiental

Hay que considerar que los Eurotaxis están exentos de cumplir los límites de emisiones previstos en la ORT, por lo que un aumento en su número tiene una consecuencia medioambiental.

Si tenemos en cuenta además que su régimen de explotación supone que pueden estar prestando servicio los siete días de la semana este efecto se multiplica.