

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVIII  
NÚMERO 317  
ENERO 2023

## La justicia europea cuestiona el 1/30

- La precontratación de VTCs llega al Supremo
- TaxiLuz recupera la magia de la Navidad

Todo el **TAXI**  
en un solo **PODCAST**



entrevistas, actualidad, reportajes  
y mucho más... **ESCÚCHANOS**



También en  
**iVOOX**  
 Spotify

## Doce meses por descubrir

Comienza un nuevo año con la emoción de los estrenos y de lo que está por venir. Sin embargo, las dificultades acumuladas en los últimos tiempos nos han vuelto algo escépticos y aunque confiamos en 2023, lo sucedido en los tres últimos años, véase una pandemia y una guerra en el corazón de Europa, nos obliga a tomarnos las cosas con calma y, sobre todo, con cierta prudencia. Aún así, intentaremos hacer borrón y cuenta nueva, confiando en que estos doce meses por descubrir nos traigan muchas noticias buenas, algunas regulares y pocas, muy pocas malas.

El taxi, de momento, tendrá que sortear algunos escollos legales. El primero se encuentra en Europa, donde el abogado del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Maciej Szpunar, ya ha dicho que no le gusta el 1/30 y, lo que es más grave, pone en duda que el taxi sea un servicio público de interés general. Aunque ni es definitivo ni vinculante, este dictamen no ha caído bien entre las asociaciones del sector, que están a la espera también de la resolución de una cuestión prejudicial sobre este mismo asunto remitida por el Tribunal Supremo para conocer el punto de vista del derecho comunitario sobre el 1/30 y su sentencia de 2018.

Y precisamente es en el Alto Tribunal español donde el taxi tiene otra cita importantísima relacionada con la precontratación de los vehículos de alquiler con conductor. Una herramienta incluida en algunos reglamentos, como el de País Vasco o el de Islas Baleares, y que ha sido llevada a la justicia. Del fallo que emita el Supremo dependerá buena parte de la futura convivencia entre taxis y VTCs.

Mientras esto sucede, nos quedamos con los recuerdos de una fiestas que han recuperado la normalidad después de dos años de restricciones por el Covid. Con las luces navideñas todavía en nuestras retinas, miramos al nuevo año con esperanza e ilusión. Ojalá no nos defraudes, 2023.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- El 1/30 no convence al abogado general del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que duda además de la condición de servicio público de interés general del taxi.



## 8. A fondo

- La precontratación de las VTCs en País Vasco e Islas Baleares llega al Supremo, donde sentará jurisprudencia



## 12. Actualidad

- Novedades autónomas para 2023



## 14. Noticias

- Dudas sobre la bonificación del combustible a los taxis híbridos
- Nuevo punto GLP en Córdoba
- Más dinero para el rescate de licencias en Sta. Cruz de Tenerife



## 20. En marcha

- TaxiLuz, la magia de la navidad que viaja en taxi



## 24. + Info

- El robo de los catalizadores, un problema global



## 26. Homologados

## 28. Emobility

- Entran en vigor nuevas Zonas de Bajas Emisiones.



## 30 Agenda



Año XXVIII - Número 317 - Enero 2023

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1ª B  
Madrid 28045  
Tels.: 91 506 24 09

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra  
pgramatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,  
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,  
redaccion@gacetadeltaxi.com  
Manu Sánchez

Dpto Comercial: GGM  
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Déposito Legal: M-17.622-1995

LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.



En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector. Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a [redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado, un sector engañado (LXI)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



### Competitividad e innovación

Tengo que decir que nadie puso el grito en el cielo con todas estas Directivas que os he citado en los artículos anteriores que, de una manera, o de otra, afectan al quehacer diario de los ciudadanos europeos. Salvo con la Directiva de Servicios, que levantó una gran polémica, no tanto por el contenido, que también tuvo sus más y sus menos, sino por su compleja transposición al Derecho interno español, la cual se encontró con ciertos grupos opositores que mantenían diversos argumentos de cómo debía de llevarse a cabo y cuál era su alcance y repercusión en las actividades económicas.

Haciendo un repaso a esta Directiva, la polémica se encontraba desde sus primeros inicios, allá por el año 2004, con la Propuesta BOLKESTEIN, en alusión a su impulsor Frits Bolkenstein, del Partido Popular por la Libertad y la Democracia, a su vez, Comisario del Mercado Interior y de los Servicios entre 1999 y 2004.

Y es aquí donde nos encontramos con una extrovertida Directiva

**“Aquellos que puedan ver más allá de las sombras y mentiras de sus culturas, nunca serán entendidos, y mucho menos comprendidos por las masas”.  
Platón**

de Servicios 2006/123/CE relativa a los servicios en el mercado interior sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, cuya transposición en España se realizó parcialmente, a través de la Ley 17/2009, coloquialmente llamada Ley Paraguas, y recalando por sectores mediante la Ley 25/2009, denominada Ley Ómnibus. De esta manera se formaliza su ciclo parcial de transposición de toda esta nube en las reformas normativas, concluyendo definitivamente con la Ley 20/2013, de garantía de la unidad de mercado (Ley GUM). Normativa que nos trajo una sorpresa debajo del brazo como se suele decir, pues incorporó totalmente a todos aquellos sectores y actividades que la DS excluyó en su inicio, siendo uno de estos sectores el transporte. Entre la transposición parcial de la LP y el cierre total de la DS con la LGUM, siguiendo las pautas de la misma, se aprobaron la Ley 2/2011 de 4 de marzo de Economía Sostenible y la Ley 12/2012 de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios en el ámbito nacional como autonómico.

La estrategia de todas estas Directivas comunitarias consiste en evitar un exceso o duplicidad de reglamentación inspirándose en las libertades que ofrece el mercado interior con un mensaje especial a la hora de hacer referencias expresas bajo el Principio del Proteccionismo sobre el interés general. De esta manera tan peculiar, por ejemplo, establece que los prestadores de servicios de la información se sometan a la legislación del Estado miembro donde están establecidos (normas del país de origen o cláusulas del mercado interior), aun que prevé tres tipos de exclusiones, siendo uno de ellos que los Estados miembros puedan tomar medidas que limiten, caso por caso, la libre circulación de servicios procedentes de otro





Estado miembro, por motivos derivados, por ejemplo de la protección de menores, la salud o la protección de los consumidores.

A nivel de Administraciones Públicas (AA. PP), el legislador español tuvo que adaptar nuestras **NORMATIVAS** en base a las distintas iniciativas europeas, desarrollando una serie de medidas tales como simplificar la gestión administrativa en el área de actividades económicas que impulsara, favoreciera y facilitara la creación de empresas en España.

Todas las reformas normativas llevadas a cabo en España, que pueden consultarse en el apoyo, y otras muchas más, ordenan de otra manera el mercado interior español para adaptarlo al mercado europeo, armonizándose al igual en todos los estados miembro. Cada una de las normas, individualmente, tiene su misión específica, pero juntas reúnen y cohesionan una serie de medidas dirigidas a eliminar obstáculos en favor del desarrollo y creación de nuevas actividades de servicios dentro de un espacio europeo sin fronteras, en el que estén garantizadas las libertades fundamentales de establecimiento y prestación de servicios en toda la UE, canalizando el camino de una sólida europeización que incluya la globalización emergente, con el efecto de unir, fundir u homogeneizar un mercado exterior (Internacional) con el mercado interior de la UE, estableciendo y garantizando el contexto económico, político, social y laboral.

Como podemos observar "globalización" y "europeización" ponen como banderín de enganche el cambio que planteaba la nueva economía mundial. Aunque resulta difícil predecir el tipo de civilización que está emergiendo en el mundo, parece que nos encontraremos en una época sin precedentes, en la que se conjugarán una serie de tendencias políticas pluralistas con la irrupción de una economía mundial más abierta, la globalización de los gustos de los consumidores, el imparable avance tecnológico en un mundo digitalizado más robotizado.

Vivimos tiempos exponenciales donde la tecnología progresa a una velocidad que la humanidad no ha visto jamás, inclusive podríamos en breve comprobar un colapso del capitalismo tecnológico. Con su acelerado avance redefine un amplio panorama competitivo, dando lugar a nuevas oportunidades de creación de negocios y sobretodo de un aumento de más riqueza para las multinacionales. Una riqueza que no repercutirá como ingreso en los países donde operan.

## Desde una perspectiva global, la secuencia de actuaciones adoptadas en España se puede resumir en las siguientes acciones normativas llevadas a cabo:

- Creación de la red de Ventanillas Únicas Empresariales (1999) Real Decreto 127/2015, de 27 de febrero, por el que se integran los centros de ventanilla única empresarial y la ventanilla única de la Directiva de Servicios en los Puntos de Atención al Emprendedor.
- Ley de la sociedad limitada nueva empresa (2003)
- Plan de Fomento Empresarial (2006)
- Ley de Medidas de Impulso de la Sociedad de la Información (2007)
- Medidas en el Plan de reducción de cargas administrativas y mejora de la regulación (2008)
- Transposición de la Directiva de servicios (2009)
- Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo (2010)
- Ley de Economía sostenible (2011)
- Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios (2012)
- Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización (2013)
- Medidas de simplificación en la creación de empresas de la Comisión de Reformas de las Administraciones Públicas (CORA) (2013)
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Compro coches retirados  
de taxi, autoescuela  
o Servicio Público  
Modelos Gasolina  
con GNC o GLP



**VALORACIÓN  
SIN COMPETENCIA**

**Señor González** ☎ **670 91 43 91**

# El 1/30 recibe un primer golpe

**La proporción 1/30 entre taxis y VTC supone “una restricción a la libertad de establecimiento en el mercado regulada en la Unión Europea”. Esa es la conclusión del Abogado General del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, Maciej Szpunar, que el pasado 15 de diciembre hizo público su dictamen previo a la sentencia del tribunal comunitario que se conocerá en unos meses y que puede cambiar el panorama de la movilidad en nuestro país.**



*El TJUE emitirá su sentencia sobre el 1/30 en los próximos meses*

No es definitivo ni vinculante, pero el dictamen del Abogado General del Tribunal de Justicia de la Unión Europea conocido el pasado 15 de diciembre no hace presagiar un largo futuro a la ratio 1/30 que debe haber entre taxis y VTC. Dicha proporción, aunque no se cumple en prácticamente ningún lugar de España, está actualmente en vigor en la legislación de nuestro país y sirve para evitar que se cedan más autorizaciones VTC.

Szpunar dio de esta forma su valoración sobre la vista pública que tuvo lugar en octubre en la Gran Sala del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre la cuestión prejudicial presentada por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) en la que preguntaba si el reglamento del AMB de 2018 vulneraba o no la normativa comunitaria en materia de competencia, en concreto los artículos 49 y 107 del Tratado de la Unión Europea.

En el esperado escrito de Maciej Szpunar, el abogado encargado de elaborar el dictamen previo a la sentencia del TJUE, se considera que la proporción de una VTC por cada 30 taxis constituye una restricción a la libertad de establecimiento en el mer-

cado regulada en los Tratados de la Unión Europea.

Las directrices marcadas por Szpunar no son vinculantes, pero hay que recordar que en más de un 70% de las ocasiones lo que decide finalmente en sentencia el TJUE coincide con lo que previamente han expresado los abogados generales en sus dictámenes. Y en este caso, el letrado considera que cualquier restricción a la libertad de establecimiento en el mercado solo puede justificarse si responde a una razón imperiosa de interés general. Es en este punto donde el letrado se posiciona de forma clara: la viabilidad del taxi no es una razón de interés general y duda que el propio servicio sea de interés económico general.

Para Szpunar, “la viabilidad económica de los servicios del taxi no puede por sí misma constituir una razón imperiosa de interés

**Szpunar no considera al taxi un servicio de interés general**

# judicial de la justicia europea

general”, y sostiene que es “cuestionable” que el servicio de taxi pueda considerarse “un servicio de interés económico general, al tiempo que dictamina que es “dudoso” que los operadores de dicho servicio “cumplan con una obligación del servicio público”.

En este sentido añade que, en este caso, el AMB puede garantizar la calidad de los servicios del taxi, pero “no puede proteger los servicios de taxi por el hecho de que constituyan un servicio de interés económico general”.

Al comienzo de su exposición, recalca que tanto el taxi como las VTC prestan “servicios de transporte privado”, y reconoce que este transporte privado local puede subsanar el transporte público para ampliar la oferta de servicios, de tal manera que se posiciona a favor de poder otorgar más VTC.

No entiende el letrado la razón por la que el taxi y las VTC están sujetos a diferentes regímenes jurídicos “si satisfacen la misma demanda y compiten entre sí”. Para Szpunar a las VTC se le ha visto restringido su acceso al mercado “hasta el punto de resultar imposible su entrada”, y valora hasta el precio al que se venden actualmente las licencias de taxi en el mercado secundario.

## Posición favorable a la doble autorización

Considera Szpunar que el mantenimiento de un equilibrio entre los servicios de taxi y de los VTC “no puede considerarse una razón imperiosa de interés general válida”. “Si la verdadera intención es establecer un sistema adecuado de transporte local privado, la ampliación de la oferta a través de la admisión de más VTC sería de mayor utilidad para solventar el problema”.

Junto al 1/30, el TSJC planteó en la cuestión prejudicial al Tribunal Europeo si respetaba el derecho comunitario el hecho de expedir una doble autorización a las VTC, además de la nacional. En este sentido, el Abogado General “acepta las razones basadas en la gestión del transporte local, del tráfico o del uso del espacio público y en la protección del medio ambiente”.

El letrado no ve “problema alguno en justificar la exigencia de una autorización adicional”, dado que a su entender esta “puede satisfacer las especificidades de la región en

## Para el Abogado General, taxi y VTC prestan “servicios de transporte privado”

cuestión, en particular en cuanto al tráfico y a la contaminación”. Sin embargo, señala que esa autorización adicional “no debe requerir que se dupliquen los controles ya efectuados en otros procedimientos”.

Esta fue la parte positiva que rescataron desde el sector del taxi del dictamen publicado por la Curia Europea. El taxi, que a través de sus asociaciones manifestó no estar satisfecho con lo manifestado por Szpunar, consideró positivo el hecho de que no se haya opuesto a la doble autorización necesaria para la realización de los servicios urbanos.

## Pendiente la causa del Supremo

No obstante, y aunque parezca paradójico, ésta no es la única sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea que se debe conocer sobre el 1/30 entre el taxi

y las VTCs.

El pasado mes de mayo, la Sala de lo Contencioso-administrativo tercera del Supremo elevó ante Europa una cuestión prejudicial sobre el mismo asunto, aunque en este caso sobre un recurso en el que se planteaba su propia sentencia de 2018 donde sí que respaldó la ratio 1/30 entre taxis y VTCs.

Los magistrados del Supremo, pese a que defendían su doctrina del 1/30 conocida en junio de 2018, solicitaron conocer el punto de vista que puede tener sobre este asunto el derecho comunitario. Por lo tanto, dejaron suspendido el curso de su procedimiento hasta que la Unión Europea se pronunciase sobre el 1/30.

Todo este proceso se inició hace a mediados de 2021 cuando el Tribunal Supremo decidió replantearse si su sentencia del 1/30 de junio de 2018 era contraria o no a la normativa europea tras un recurso presentado por Maxi Mobility Spain SL (Cabify). En ese momento, los magistrados aceptaron analizar y replantearse su propia sentencia dictada tres años antes para comprobar que no vulneraba artículos de la legislación de la Unión Europea.

Javier Izquierdo



Maciej Szpunar, el Abogado General del TJUE encargado de elaborar el dictamen del 1/30

# La precontratación de VTC

**La precontratación de 30 minutos obligatoria para los servicios de vehículos de alquiler con conductor (VTC) que aprobaron los gobiernos del País Vasco y las Islas Baleares llegará al Tribunal Supremo el próximo 24 de enero. Ese día se celebrará la vista en el Alto Tribunal y tras ella se dictará una sentencia que tendrá influencia en todo el territorio nacional.**



*El Tribunal Supremo volverá a tener la palabra sobre la regulación de VTC*

**E**l Supremo volverá a tener la palabra sobre la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) el próximo 24 de enero. En esta ocasión, el Alto Tribunal celebrará una vista sobre la precontratación obligatoria de las VTCs. Una precontratación que aprobaron tanto el País Vasco como las Islas Baleares y que fue recurrida ante sus respectivos Tribunales de Justicia.

En el caso del País Vasco, en noviembre de 2019 el Gobierno autonómico publicó un decreto que tenía como objetivo regular la actividad de las VTC. Dicho texto, compuesto por cinco artículos, fue recurrido por Uber ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV). La Justicia vasca estimó dicha impugnación y decidió suspender cautelarmente dos artículos: el que establecía una precontratación obligatoria mínima de 30 minutos para los servicios de VTC, y el que prohibía la geolocalización vía app de estos vehículos.

La Federación Vasca del Taxi y el Gobierno Vasco recurrieron la decisión del TSJPV y ahora el Tribunal Supremo será el encargado de dirimir qué hacer con la precontratación de las VTC, así como con la geolocalización de estos coches.

Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, muestra su preocupa-

ción ante lo que sucederá el próximo día 24, no ya solo por el hecho de que anule esa precontratación de 30 minutos, sino porque la Justicia no determine qué tiempo debe haber para considerar esa precontratación.

“Las VTC deben prestar servicios previamente contratados. Establecimos una precontratación consensuada con las VTC tradicionales y aceptaron de muy buen gusto que fuese de treinta minutos, sin ningún problema”, indica a La Gaceta del Taxi el representante de los taxistas vascos. “La Justicia estimó que no, que no había que precontratar con media hora estos servicios y nos llamó la atención y entonces dijimos, vale, pero ¿cuánto tiempo van a establecer entonces? También decidió eliminar de forma cautelar al artículo que prohibía la geolocalización”, indica Musons. “La pregunta que nos hacemos es la de siempre, no quieren establecer

**“Hay técnicos administrativos haciendo valoraciones políticas”, Borja Musons**

# Ilega al Tribunal Supremo

la media hora de contratación, pues que nos digan cuánto debe haber. ¿Un minuto?”, se pregunta el portavoz de los taxistas.

## Sin control policial

“Lo que suceda el 24 de enero es bastante importante porque si sale adelante la precontratación de 30 minutos, la policía deberá empezar a sancionarles porque hasta ahora no están haciendo nada al respecto”. En este sentido, el presidente de la Federación Vasca recuerda que el resto de artículos del decreto vasco de VTC están en vigor, es decir, que, por ejemplo, “no pueden circular por la calle para captar clientes”. Sin embargo, denuncia que ni los estamentos ni la policía hacen nada porque entienden que las VTC no tienen regulación al estar pendiente de resolución judicial.

“Entienden que las VTC pueden seguir haciendo lo que les daba la gana, pero no es verdad. Hemos venido aguantando esta situación y el enfado en el sector continúa en aumento”, denuncia Musons. “Hemos acudido a varias reuniones y nos dicen que no hay normativa, y tenemos un enfado considerable porque ni siquiera están aplicando el Decreto 13/2018 o decreto Ábalos que les impide realizar servicios urbanos”.

“Nos dicen que como el decreto vasco está pendiente, no pueden hacer nada, pero nosotros les recordamos que existe una LOTT y un Reglamento que lo tienen que aplicar y nos da la sensación de que nos están tomando el pelo”, critica un enfadado Musons que advierte además de una circunstancia a su

## A juicio la precontratación de VTC del País Vasco y Baleares

juicio peligrosa: “nos estamos encontrando que los técnicos de la administración están haciendo valoraciones políticas”.

Preguntado sobre si le preocupa la mayor presencia de este tipo de vehículos en el País Vasco, Musons contesta que no. “Tenemos un servicio de taxi que es muy bueno y se presta muy bien. La presencia y actividad de

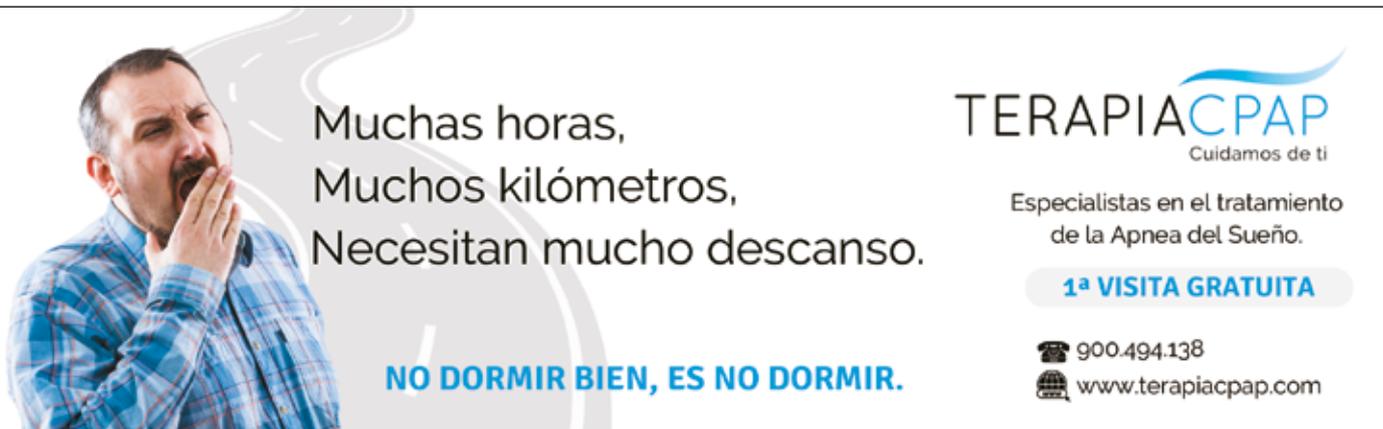
las VTC consiste en deambular continuamente por la ciudad y los servicios que realizan son sobre todo con gente de fuera. La gente de aquí los coge una vez”, explica.

## La importancia de la regulación

“Hemos estado observando su comportamiento y aplican unas subidas de precios que parece que se ríen de la gente. Hay servicios que no bajan de cuatro veces lo que cuesta un taxi. Hemos hecho un seguimiento y en servicios de 20 euros los están cobrando a 80”, comenta el representante del taxi en el País Vasco. “Estamos viviendo una paradoja



Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi



Muchas horas,  
Muchos kilómetros,  
Necesitan mucho descanso.

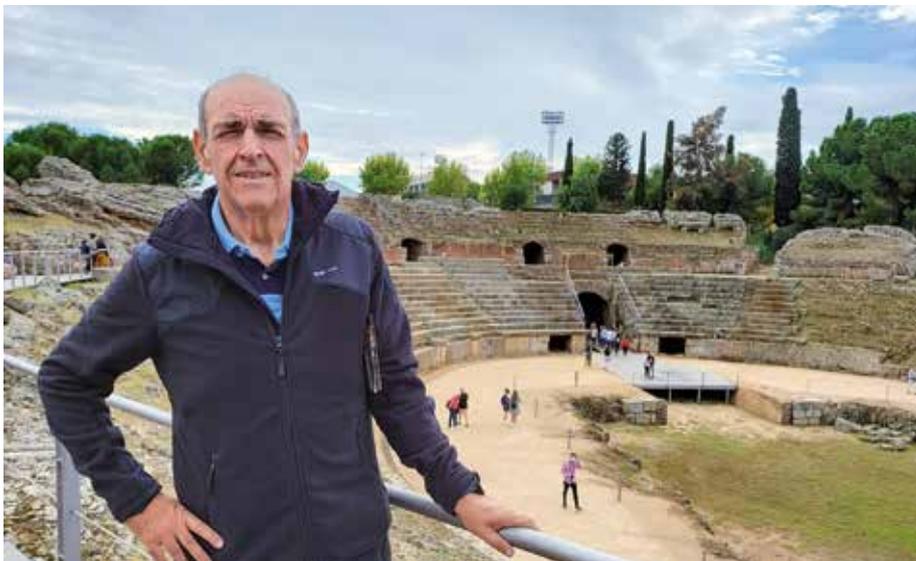
**NO DORMIR BIEN, ES NO DORMIR.**

**TERAPIA CPAP**  
Cuidamos de ti

Especialistas en el tratamiento  
de la Apnea del Sueño.

**1ª VISITA GRATUITA**

☎ 900.494.138  
🌐 [www.terapiacpap.com](http://www.terapiacpap.com)



Gabriel Moragues, presidente de la Federación del Taxi de las Islas Baleares

curiosa y es que estamos cogiendo clientes que del transporte público pasaron a las VTC y cuando cogen un taxi ya no quieren volver a esos coches”.

Por estos motivos entiende Musons que es muy importante que exista una regulación, porque tal y como indica, “nos estamos encontrando unos vehículos con unas autorizaciones que hacen lo que les da la gana”.

“La situación es bastante extraña. Esto se suma a lo que dijo el Abogado General del TJUE, que también es muy extraño al considerar que no valora al taxi como un servicio de interés general y ni siquiera como un servicio público”, denuncia un Borja Musons que lamenta que “el empeño de algunas partes de la administración europea, estatal o regional es deshacer el taxi”. “No sobran las VTC ni el taxi. Cada una hace su trabajo con sus limitaciones. Pero esto no puede ser la ley del sálvese quien pueda”, argumenta el presidente de los taxistas vascos, que critica que “no entra en ninguna cabeza lo que están haciendo”. “El taxi es una concesión administrativa con unas limitaciones destinadas no a defender al taxista, destinadas a defender al consumidor y si quitan esa regulación, en menos de una década volverán a ponerla porque sino las paradas se convertirán en una especie de subastas como ocurre en algunos países sin desarrollar”.

## La precontratación en Baleares, también a juicio

Como ya hemos explicado, el próximo día 24 de enero no solo se celebrará la vista so-

bre la precontratación de VTC incluida en el decreto vasco. Se da la circunstancia de que ese mismo día, a las 10.00 horas, es decir, hora y media antes de la vista sobre el texto vasco, la misma Sala del Tribunal Supremo celebrará el juicio sobre la orden balear que estableció 30 minutos de precontratación a las VTC.

Sin embargo, el caso Balear es considerablemente distinto al que se da en el País Vasco, ya que, en esta ocasión, el texto que fue recurrido al Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares por parte de las empresas de VTC fue una orden que establecía una precontratación de 30 minutos, pero que

**“A los tribunales sabes cómo entras, pero no cómo sales”, Gabriel Moragues**

afectaban a una serie de vehículos de alquiler con conductor que tenían un carácter autonómico y temporal.

La precontratación de 30 minutos que rige en Baleares para las VTC estatales habituales está aprobada con rango de ley, y dicha ley no podía ser recurrida ante el Supremo. Sin embargo, las empresas de VTC sí que aprovecharon la circunstancia para recurrir una orden que aplica a las VTC temporales que tienen carácter autonómico.

Gabriel Moragues, presidente de la Federación Balear, asegura sentir incertidumbre

ante lo que puede pasar el día 24 de enero en el Supremo, ya que como el mismo asegura, “cuando vas a los tribunales sabes cómo entras, pero no como sales”.

## Una orden sobre 25 VTC temporales

“Nos han impugnado un decreto que regulaba la contratación previa de licencias temporales autonómicas que no tienen nada que ver con las estatales. Las VTC habituales están reguladas por la Ley Balear. Sin embargo, las empresas de VTC aprovecharon esas licencias temporales para impugnar la precontratación, pero no sé hasta qué punto esto puede tener recorrido o no”, explica Moragues, que recuerda que el texto impugnado solo afectaba a un plan bianual para 25 VTC que ya está caducado.

“Es un asunto muy importante, sobre todo porque no sabemos en qué puede derivar. La precontratación de 30 minutos para las VTC estatales se hizo por ley, de manera que no fuera impugnado por esas empresas. Pero si recurrieron esta otra norma de ámbito autonómico destinada a regular 25 coches temporales, que de hecho no existen ya porque se crearon para dos años y no existen”.

Moragues entiende que este recurso debería ser sobreesido, en el sentido de la norma que las empresas de VTC han impugnado no existe, y establece que la precontratación de VTC no es el objeto de la causa. “No sabemos si el Supremo va a mezclar una cosa con la otra, nuestros abogados lo ven bastante bien”, sostiene el representante de los taxistas baleares.

El portavoz de los taxistas insulares recuerda, además, que tanto en el País Vasco como en Baleares las negociaciones para establecer el tiempo de contratación previa mínimo fueron de mutuo acuerdo con las empresas de VTC tradicionales, dado que cuando se aprobaron dichas regulaciones no había ninguna plataforma y se acordó con las VTC que estaban operativas.

Por otro lado, la Federación Vasca, así como los taxistas de Baleares estarán representados por los abogados de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), el equipo de abogados Baños León, en una vista que, al estar en el Tribunal Supremo, dará lugar a una sentencia que tendrá una importancia capital en el sentido de que sentará jurisprudencia para la actividad de las VTC en todo el territorio nacional.

Javier Izquierdo

# RENAULT MEGANE SPORT TOURER E-TECH

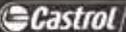


**25.800€** desde\*

Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (g/km) desde 26-30.

\*Oferta y PVP recomendado para Renault Megane Intens E-Tech 160CV 5 plazas exclusivo para matriculación Auto Taxi. No incluye preparación ni impuestos. Incluye transporte y promociones ofrecidas por RECSA condicionadas a la financiación a través de RCI Banque sucursal en España. Permanencia mínima de financiación 36 meses. Importe mínimo a financiar 6.000€. El precio indicado no incluye los costes financieros y por servicios derivados de la financiación por RCI Banque SA sucursal en España, la cual se reserva el derecho de estudio, condicionado y aceptación de las solicitudes de financiación. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para particulares y autónomos.



Renault recomienda 

[renault.es](http://renault.es)

**Renault  
Jurado**

Madrid  
calle Alcalá, 187 avda. Ciudad de Barcelona, 208

# Todas las novedades para

**Este nuevo año que estrenamos viene cargado de novedades para los autónomos, siendo la más importante la cotización por ingresos reales que entra en vigor a partir de este mes de enero. No es la única, ya que cambia la tarifa plana para nuevos emprendedores, que pasa a ser de 80 euros durante el primer año, o la cuota cero que han planteado Madrid, Murcia y Andalucía. Además, para los taxistas, se mantendrá el descuento en el combustible.**



**S**i ha habido una noticia importante en 2022 es que, por fin, el colectivo de los autónomos podrá cotizar en función de sus ingresos reales a partir de este año. Han sido meses de negociaciones, pero esta reclamación diríamos que histórica ya es una realidad. Durante los próximos tres años, se desarrollará un modelo progresivo de cuotas que permitirá a los autónomos con menos ingresos que su cuota sea rebajada, mientras que se incrementará para los que más ganen. El nuevo sistema establecerá 15 tramos de cotización en los que cada autónomo tendrá que insertarse en función de su previsión de ingresos. El nuevo sistema ya en vigor arranca con una cuota mínima de 230 euros y una máxima de 500. En el año 2024 las cotizaciones se encontrarán entre los 225 y los 530 euros. Finalmente, en 2025, las cuotas de autónomos quedarán encuadradas entre los 200 y los 590 euros. Y, al finalizar el año, el autónomo tendrá que regularizar sus cotizaciones. Esto quiere decir que tendrá que devolver o reclamar las cuotas en caso de que sus rendimientos

netos definitivos se encuentren por debajo o por encima de lo indicado en sus previsiones anuales.

## Nueva tarifa plana

Esta es la otra gran novedad para este año, la nueva tarifa plana de 80 euros para autónomos durante los primeros 12 meses. Esto afectará a quienes inicien su actividad en 2023, manteniéndose la cuota de 60 euros a aquellos emprendedores que la iniciaron en 2022. En los siguientes 12 meses el autónomo podrá seguir pagando los 80 euros de cuota mensual siempre que sus ingresos netos se encuentren por debajo del

**La cotización por ingresos reales ya es posible**

# los autónomos en 2023

Salario Mínimo Interprofesional (SMI).

Y tras el periodo inicial de tarifa plana de 80 euros, el autónomo pasará a formar parte del nuevo sistema de cotización por tramos en función de sus ingresos reales que te hemos explicado antes. Eso sí, si el autónomo se encuentra en Madrid, Andalucía o Murcia, podrá beneficiarse de la bonificación de la totalidad de las cuotas a la Seguridad Social de sus nuevos autónomos también a partir de 2023. Si estás en Baleares, eres mujer o menor de 35 años, también podrás acogerte a la cuota cero. En todas estas comunidades, los nuevos autónomos podrán ver su cuota bonificada al 100% durante los próximos dos años, siempre y cuando se esté dado de alta en la tarifa plana estatal de 80 euros, no hayan estado de alta como autónomo en los 2 últimos años, no sean autónomo colaborador, no se encuentren en situación de pluriactividad, no tengan deudas con Hacienda y la Seguridad Social. El ahorro económico, explican los expertos, puede ser de hasta 960 euros. Y en caso de que también puedan beneficiarse de esta bonificación en su segundo año de actividad, si tienen rendimientos netos inferiores al SMI, el ahorro total llegará a los 1.920 euros.

## Cambios fiscales

Con el objetivo de aliviar la carga tributaria de autónomos y pymes, el Gobierno presentó un plan fiscal que incluye una serie de rebajas que afectan directamente al IRPF de los autónomos. Entre las medidas aprobada se elevará un 5% el rendimiento neto de módulos para autónomos, se aumentará en dos puntos, del 5% al 7%, la reducción para gastos deducibles de difícil justificación en la tributación por Estimación Directa Simplificada, además de aplicarse una rebaja de dos puntos del tipo nominal del Impuesto sobre Sociedades, pasando del 25 al 23% para aquellas pymes con una facturación de hasta un millón de euros. Al taxi, le afecta directamente que vuelven a prorrogarse un año más los límites vigentes de exclusión en el sistema de módulos.

Y por último, pero no por ello menos importante, 2023 nos trae la obligatoriedad de la factura electrónica en todas las operaciones

## La factura electrónica se hace obligatoria

entre autónomos y empresas, dejando de ser una opción en todas aquellas operaciones cuyo cliente sea otro autónomo o una empresa. Sus principales objetivos, señalan desde el Gobierno, son ayudar a digitalizar las relaciones entre las empresas, reducir los costes y promover la transparencia en la lucha contra la morosidad. Para los autónomos, aseguran, permitirá ahorrar costes, al ser más baratas que las facturas tradicionales, permitirá un

control precio de su trazabilidad, un cobro más rápido y facilitará el trabajo de los departamentos de administración al ser más fáciles de archivar y recopilar.

Eso sí, su obligatoriedad no comienza con el nuevo año, sino que habrá que esperar a que se apruebe su reglamento, no más allá de marzo de 2023. Una vez esté aprobado, se han establecido dos plazos para facilitar a los autónomos su adaptación a la factura electrónica: quienes facturen más de 8 millones de euros, tendrán un año para adaptarse, mientras que quienes facturen menos de 8 millones, tendrán dos años de margen. Quienes no cumplan con ello, podrán enfrentarse a multas que pueden llegar hasta los 10.000 euros.

## Acceso al IMV

Otra novedad importante para este 2023 es que el Ingreso Mínimo Vital (IMV) va a ser compatible con un trabajo. Antes solo lo era en aquellos casos en que los ingresos obtenidos por el trabajo no superaran el límite de renta. Con el nuevo Real Decreto 789/2022 el Ingreso Mínimo Vital es compatible con los ingresos procedentes de un empleo o de la actividad económica por cuenta propia. Es decir, incluso los autónomos con ingresos bajos van a poder seguir cobrando esta prestación en 2023. Esto hará que más autónomos puedan beneficiarse de esta herramienta. Además, hay que destacar que la cuantía del Ingreso Mínimo Vital aumentará este año un 8,5 del Ingreso Mínimo Vital en 2023.



## Dudas sobre la bonificación del combustible a los taxis híbridos



*El híbrido de gasolina es un vehículo muy utilizado por los taxistas*

La bonificación de 20 céntimos por litro de la que se seguirán beneficiando algunos transportistas profesionales en nuestro país excluye a quienes dispongan de taxis híbridos, que no recibirán ningún tipo de ayuda, ni en forma de descuento para el repostaje, ni con una bonificación directa. Tal y como aparece reflejado en el Boletín Oficial del Estado del pasado 28 de diciembre, un día después de que Pedro Sánchez anunciase públicamente las ayudas adoptadas por el Gobierno para solventar la crisis provocada por la inflación, el Ministerio de Transportes tiene dos mecanismos para otorgar ayudas a los transportistas. La primera mediante la devolución de 20 céntimos, en vigor hasta el mes de marzo, para aquellos taxistas que están dentro del marco del gasóleo profesional; y la segunda, mediante ayudas directas para quienes no están en ese grupo. Sin embargo, y tal y como explica Voz Populi, los que tienen taxis híbridos utilizan gasolina y en la publicación del BOE no se hace referencia a este combustible, ya que se habla de vehículos diésel o los propulsados por gas.

En el caso de las ayudas directas, y tal y como refleja el citado medio tras consultar las tablas del Ministerio, éstas están destinadas a taxis propulsados por gas, con tipo de combustible GLP, GNC o GNL; y a vehículos con tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias o taxis domiciliados en Ceuta y Melilla. Para los primeros las ayudas serán de 410 euros y para los segundos de 300. A falta de saber qué hará el Ministerio, lo que sí parece claro es que son muchos los taxistas que pueden verse no beneficiados de estas ayudas, ya que el híbrido de gasolina es una de las modalidades de vehículos que más emplean estos profesionales en nuestro país para ejercer su profesión.

Desde Antaxi, Asociación Nacional del Taxi, han comunicado que se han iniciado consultas con la administración para que clarifique que los taxis que utilizan como combustible la gasolina también tienen derecho a recibir ayudas, y no solo aquellos que están propulsados por gasóleo. Esta solicitud de aclaración se produce días después de que surgieran dudas sobre si los taxis de gasolina tienen derecho o no a recibir ayudas.

De momento, al cierre de esta edición, lo que sí se sabe es que se han planteado dos líneas distintas de ayuda a los taxistas. La primera, la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos por el gasóleo profesional. La solicitud de estas ayudas deberá presentarse ante la Agencia Tributaria entre el 31 de enero de 2023 y el 3 de junio de 2023. El importe de esta ayuda ascenderá a 20 céntimos por litro en los suministros realizados entre el 1 de enero y el 31 de marzo, y de 10 céntimos por litro en los suministros realizados entre el 1 de abril y el 30 de junio. El pago debe hacerse a través de la tarjeta gasóleo profesional. En el caso de no tener derecho a la devolución del gasóleo profesional, el taxista tiene derecho a una ayuda directa en un solo pago. La solicitud de esta ayuda se deberá presentar ante la Agencia Tributaria entre el 1 de abril y el 31 de mayo de 2023. El importe será de 300 euros (pendiente de aclaración en qué casos) o de 410 euros para combustibles GGLP, GNC o GNL. Se podrán beneficiar de esta ayuda los taxistas que en fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley estén de alta en el Registro del Ministerio.

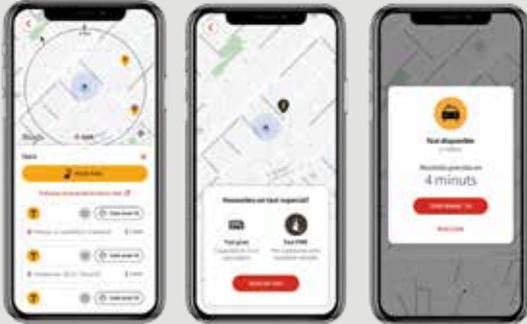
## Más ayudas para la compra de taxis ECO y CERO

A través del plan Cambia 360 para la renovación de la flota de taxis, el Ayuntamiento de Madrid ha duplicado las subvenciones para la adquisición de vehículos nuevos ECO y CERO emisiones. En total se han concedido subvenciones para 1.421 vehículos, 633 más que en la convocatoria de 2021. El importe global de esta línea de ayudas ha sido de 2,4 millones de euros con los que se han subvencionado 1.279 taxis ECO y 142 eléctricos; 7 de ellos Eurotaxi. En la convocatoria, explica el Ayuntamiento, se establecieron dos tramos de ayudas. El primero de ellos dirigido a la compra de vehículos nuevo CERO emisiones, es decir, coches eléctricos de batería o vehículos de pila de combustible. Cada solicitante de este tramo tiene derecho a obtener 5.000 euros por vehículo. El segundo tramo va destinado a la adquisición de vehículos nuevos ECO emisiones no incluidos en el primer tramo, es decir, coches eléctricos de autonomía extendida, eléctricos híbridos enchufables con una autonomía mínima de 40 kilómetros y vehículos ECO. La subvención en este tramo alcanza el 7% del importe de la factura del vehículo (IVA excluido), sin que pueda superarse en ningún caso los 5.000 euros. La cantidad asciende a 10.000 en el caso de los Eurotaxi. Según las cifras del ayuntamiento, se han subvencionado siete coches adaptados a personas con movilidad reducida. Sin embargo, la situación del Eurotaxi en Madrid es crítica, cada vez hay menos, y el servicio se está viendo seriamente amenazado.



*El importe global de esta línea de ayudas ha sido de 2,4 millones de euros*

## Competencia denuncia que la app Picmi sea obligatoria



Competencia asegura que no cuestionan la existencia de la app

La Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO) ha interpuesto un recurso contencioso administrativo en el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) contra la modificación del Reglamento Metropolitano del Taxi del AMB que obliga a los taxistas a tener descargada la aplicación pública Picmi Taxi. Para la ACCO, la obligación impuesta a los taxistas "supone un obstáculo a la competencia efectiva en el mercado de la mediación de los servicios de taxi, puesto que la norma favorece la aplicación Picmi Taxi en detrimento del resto de operadores en este mercado". Entiende la autoridad catalana que la medida "no está debidamente justificada ni cumple con los principios de necesidad, proporcionalidad y neutralidad competitiva que rigen la actuación de la Administración Pública". Desde Competencia recalcan que no cuestionan la existencia de la aplicación Picmi Taxi "para reducir el kilometraje en vacío de los taxis", aunque defiende que "se podría conseguir este objetivo con otras medidas". Por ese motivo propone que el reglamento no especifique qué aplicación deben instalar los taxistas en sus móviles para garantizar "una competencia libre y en igualdad de condiciones".

### Élite defenderá la aplicación

En palabras de su portavoz Alberto "Tito" Álvarez, la Asociación Élite Taxi Barcelona ha asegurado que se va a personar junto al Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona (IMET) para defender la obligatoriedad de Picmi Taxi.

"Para nosotros no es ninguna sorpresa. Ya sabemos al servicio de quién está la ACCO y contábamos con ello", explica Álvarez. "La ACCO se dedica a coaccionar asociaciones que defienden los derechos de los taxistas, amenazándolas con multas millonarias, y también se dedica a impugnar normas que tienen que ver con lo público", critica el portavoz de Élite Barcelona.

# ¿Todavía crees que somos solo una app?



## Eso es que no conoces **joinup**

- ✓ Solo clientes de **empresa**
- ✓ + de **21 €** de carrera media
- ✓ Compromiso de **pago puntual**
- ✓ Atención personal **24/7**

## Te estamos esperando



**Madrid**

628 547 218

[joinupmad@joinup.es](mailto:joinupmad@joinup.es)



**Barcelona**

663 538 109

[joinupbcn@joinup.es](mailto:joinupbcn@joinup.es)

## Nuevo punto GLP para el taxi cordobés



*Este es el mayor punto de suministro de GLP para taxis dentro de un centro del sector en Andalucía.*

La Asociación Provincial de Trabajadores Autónomos de Auto Taxi de Córdoba (Autacor) cuenta, desde finales de diciembre, con un nuevo punto de suministro de Auto Gas (GLP) con doble manguera en el Centro del Taxi de Córdoba. Este es el mayor punto de suministro de GLP para taxis dentro de un centro del sector en Andalucía. La renovación de vehículos diésel por vehículos con categoría ambiental ECO impulsados por tecnología GLP, o incluso la transformación a AutoGas GLP de vehículos gasolina realizada a través de las ayudas del Ayuntamiento han sido claves en la política ambiental del taxi cordobés. Actualmente, el 62% de la flota del taxi de Córdoba tiene, al menos, etiqueta ECO. Se calcula que Autacor ha logrado reducir las emisiones de CO2 en la atmósfera en 1948 toneladas en el periodo entre 2016 y 2022, datos que equivaldrían, por ejemplo, a la plantación de 6428 árboles o a la extensión de 100 campos de fútbol.

## Santa Cruz continúa con el rescate de licencias

El área de Transportes del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha iniciado un nuevo proceso de rescate de licencias de taxi para que contará con un presupuesto de 830.500 euros. El Consistorio tiene como objetivo final retirar al menos otras 150 licencias, que son las que, según estudios elaborados por la administración, sobran en el municipio.

La línea de financiación para lograr el rescate definitivo se alarga hasta 2026 y se verá completada con la aportación del Cabildo de Tenerife, que se ha comprometido a aportar hasta el 45% del importe económico total de la operación. Además, dentro del Plan Estratégico de Competitividad 2023-2026 para el taxi diseñado por el Ayuntamiento se esperan incluir otros conceptos como los relacionados con la modernización del taxi, y además se contempla un cambio sustancial en las subvenciones para los taxis adaptados a personas con movilidad reducida.



*El objetivo final es retirar al menos otras 150 licencias*

## Sigue en marcha la reforma de la Ordenanza

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, a través de la Mesa del Taxi ha acordado, con mayoría absoluta, continuar adelante con la reforma de la ordenanza reguladora del servicio de taxi. Las diferentes entidades del taxi también han llegado a un acuerdo para la actualización de la tarifa urbana o la convocatoria de exámenes para el acceso a la profesión de taxistas.

José Eduardo Ramírez, concejal de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, explicó que la Mesa ratificó por mayoría absoluta el preacuerdo alcanzado una semana antes con los representantes mayoritarios del sector para seguir adelante con la reforma de la ordenanza, incluyendo la propuesta de que la aplicación de los días libres sólo pueda realizarse a petición de la Mesa y con la ratificación posterior del sector a través de referéndum.

Junto a esta modificación, también se acordó actualizar la tarifa 1 urbana. Para ello, la Concejalía ha solicitado un informe económico que respalde la necesidad de esta propuesta y que deberá ser tras-

lado a la Comisión de Precios del Gobierno de Canarias para su definitiva aprobación.

Además, el Ayuntamiento y la Mesa han acordado convocar en los próximos meses el examen para la obtención del permiso habilitante para ejercer de taxista en la ciudad, ante la petición formulada por el propio sector del taxi.



*En la reunión, también se acordó actualizar la tarifa 1 urbana*

## Un 15% de los madrileños dice que “faltan taxis”

**O**por lo menos esa es una de las conclusiones extraídas de la encuesta realizada por GAD3 para la Asociación Madrileña del Taxi (AMT). Además, el 60% de los madrileños se consideran usuarios del taxi en la capital y 8 de cada 10 valora positivamente la flota actual de taxis que hay en la Comunidad de Madrid. De acuerdo con el estudio, para el que se han realizado entrevistas a más de 1.000 madrileños durante el pasado mes de noviembre.

En un comunicado hecho público por AMT en el que valoran los resultados del estudio, explica que los madrileños “apoyan de forma mayoritaria las nuevas medidas de flexibilización del sector del taxi propuestas por el Gobierno de la CAM”. Estas medidas, entre las que se encuentra el nuevo reglamento del taxi propuesto por la administración regional, van destinadas a “facilitar la competencia con los servicios ofrecidos por las empresas de VTC como Uber o Cabify”.

El 84% de los madrileños estaría a favor de que se establezca un precio cerrado para los servicios precontratados, y desde AMT valoran positivamente esta medida que ayuda a neutralizar “una de las grandes ventajas que actualmente presentan las empresas de VT frente al sector del taxi”. Por otro lado, el 78% de los encuestados aprueba que se establezcan descuentos acotados en determinadas franjas horarias, una práctica que, según recuerda la asociación empresarial de taxistas, “ya es habitual en las empre-

sas de VTC”. “El nuevo reglamento permitiría a los taxistas ajustar con una mayor libertad sus precios en función de la demanda de sus usuarios, siendo más competitivos frente a las VTC”. Con respecto al coche compartido, la encuesta de AMT revela que el 65% de los ciudadanos apoya que los taxis puedan ofrecer de forma precontratada servicios de ruta compartidos entre varios clientes.

Con respecto a la posibilidad de que los taxis circulen las 24 horas del día, todos los días de la semana, “tan solo un 26% de los encuestados se muestra en contra”, aseguran desde AMT. Además, el 50% de los entrevistados opina que la prestación del servicio de taxi será mejor una vez entren en vigor las medidas que propone el Gobierno de la CAM.



El 84% a favor de que se establezca un precio cerrado para los servicios precontratados

## TALLERES FAMILY CAR

FAMILY EUROPA CAR S.L.  
MECÁNICA EN GENERAL



### Damos prioridad al TAXI

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

Nº Registro Especial Talleres Mecánicos M-1821 - CIF B-02090410

**NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES**

C/ Puerto de la Mano de Hierro, 18; 28053 MADRID  
Teléfonos 91 477 34 30 / 91 478 93 37  
Móvil con WHATSAPP: 665 537 765

SOLICITA TU PRESUPUESTO  
SIN COMPROMISO  
PRECIO MANO DE OBRA  
40€ + IVA

### DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES

- Embragues sistema original LUK o VALEO: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones originales grupos PSA y VAG: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones LUK, DAYCO o GATES: desde el 30% hasta el 45%
- Filtros originales PSA y VAG, en FORD y RENAULT: desde el 25% hasta el 35%
- Filtros homologados no originales: MAHLE:44% FILTRON:50% MILLARD: 65%
- Frenos ROAD HOUSE:PASTILLAS hasta 15%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 40%

## Detenidos por falsedad documental para obtener la cartilla

Tres personas han sido detenidas por la Policía Municipal de Madrid acusadas de incurrir en delitos fraudulentos para intentar obtener el permiso para conducir taxis en Madrid. Los detenidos han sido acusados de falsedad documental y usurpación del estado civil con el objetivo de obtener la cartilla. La investigación se inició el pasado 14 de noviembre cuando uno de los ahora detenidos intentó realizar un examen teórico para el curso de taxi con un DNI distinto del suyo. Fue reconocido por los examinadores, ya que lo había intentado previamente en el mes de octubre con el documento de identidad de otro de los arrestados. Los examinadores en su momento avisaron a la Policía Municipal que ahora ha detenido a tres personas, uno como actor directo y otros dos como cooperadores necesarios. La Policía ha informado a la Subdirección General de Regulación de Circulación



Para 2023 se han actualizado los contenidos del examen

y Servicio de Taxi para que les retirase la cartilla obtenida de forma fraudulenta.

### Novedades en el examen

A partir de este año, quienes se presenten a este examen para ser taxistas, deberán aprobar contenidos relativos a protocolos de la calidad del aire, la Ordenanza de Movilidad Sostenible y accesibilidad. Estos nuevos contenidos se incorporarán al módulo de Marco Jurídico.

Localizar direcciones en planos de Madrid. Indicar el itinerario más directo y corto al punto de destino, así como ubicar direcciones de centros de interés, junto con preguntas sobre el régimen tarifario vigente de los servicios del taxi son otros de los conocimientos evaluados.

## Reclamación contra Ayuntamiento y Comunidad de Madrid

Ante los que muchos taxistas han calificado como "hartazgo", un grupo de taxistas madrileños ha presentado un escrito de reclamación patrimonial ante la Comunidad de y el Ayuntamiento de la capital. El objetivo de esta actuación es sumar-

se a las acciones jurídicas ya iniciadas encaminadas a que el sector del taxi madrileño "recupere el lugar que nunca debió perder". Una vez presentados los escritos por parte del Equipo de Defensa del Taxi Madrileño, ahora hay que esperar a la contestación por

parte de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid y de la Delegación de Medio Ambiente y Movilidad. Si en el plazo de seis meses no se ha producido respuesta, se considerará silencio negativo y se podría plantear la correspondiente demanda ante los tribunales de justicia. Si la administración contestase, el equipo analizaría la respuesta dada, siempre con la posibilidad abierta de acudir a los juzgados.

Este grupo denuncia que las administraciones, lejos de velar por los intereses del taxi madrileño, "se han dedicado durante más de una década al olvido, desidia y despropósito tras despropósito", llegando a la "desnaturalización" del régimen jurídica del taxi con la intención de que ingrese "en la vorágine del libre mercado y la falsa competencia". El escrito fue presentado el pasado 14 de diciembre, pero recuerdan que se ha abierto un plazo por parte del despacho Área Pública para los taxistas madrileños que quieran participar en un segundo grupo de reclamación patrimonial tanto a la Comunidad de Madrid como al Ayuntamiento.



Denuncian que las administraciones no velan por los intereses del sector



Radioteléfono  
**pidetaxi**  
tu app para pedir taxi

# ¿QUIERES SER NUESTRO COLABORADOR?

Ahora puedes ser colaborador de Radioteléfono Taxi sin necesidad de abonar el título de cooperativista. Te cedemos el terminal de interconexión BG40 o similar

Ven a Radioteléfono Taxi, y benefíciate de nuestros servicios:  
**Asesoría jurídica y gestoría**



Incorpora tu  
radio taxi a  
la mayor  
app de taxis  
de España



info@pidetaxi.es  
www.pidetaxi.es

También puedes ser socio cooperativista: Cuota de entrada: **368,33€**  
Resto financiado en **12 mensualidades de 50€**

Puedes obtener información detallada en nuestra sede social de L a V, de 7:30 a 15 h:  
Calle Cidro, 20 - 1ª plta · 28044 Madrid

**CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR GRECIENDO**  
**91 511 13 70**

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES

# “TaxiLuz es el corazón del taxi de Madrid”



TaxiLuz celebró el pasado 20 de diciembre su sexta edición en Madrid

Dicen que la Navidad está envuelta siempre de un contexto mágico, aunque la actualidad que vivimos nos impida apreciarlo. Año tras año, cientos de taxistas se empeñan en demostrar que sí, que la magia es posible y se puede lograr con acciones que están al alcance de todos. El ejemplo más claro es TaxiLuz. Cada mes de diciembre desde hace seis años cientos de taxistas se convierten durante un día en verdaderos magos que logran que muchas personas olviden sus luces cotidianas y disfruten de las luces navideñas. Las luces de las salas de hospital, de las bombas de alimentación o de los pasillos de las residencias quedan a un lado y abren paso a las luces que iluminan esta época especial.

Laura Castillo es desde hace seis años una de las organizadoras de esta iniciativa en Madrid, y en esta especial entrevista concedida a La Gaceta del Taxi nos cuenta qué

supone organizar TaxiLuz, su repercusión y la enorme recompensa que trae a todos los taxistas participantes. Este paseo navideño, que en la última edición celebrada el pasado 20 de diciembre contó con más de 200 taxistas en Madrid, se ha multiplicado, y en 2022 se ha celebrado en otras 13 ciudades españolas.

**Gaceta del Taxi.-** ¿Con qué tiempo de antelación empiezan, año a año, a organizar TaxiLuz? ¿Qué supone organizar una iniciativa de este tipo?

**Laura Castillo.-** Empezamos la organización cuando acaba el verano. En el mes de

**“Hemos rechazado a 20 residencias porque no podíamos sacar más coches”**

septiembre empezamos a mandar un mensaje de difusión por los grupos de WhatsApp, pedimos ayuda a los compañeros para que difundan nuestro mensaje a otros grupos y empezamos a “recolectar” taxistas. Desde ese momento los compañeros empiezan a ponerse en contacto con nosotros y vamos creando grupos donde metemos a los taxistas que nos han contactado y que quieren participar. Según vamos sumando taxistas, vamos poniéndonos en contacto con las residencias o, como ha sido el caso de este año, con el Hospital Niño Jesús. Les mandamos un dossier en el que les explicamos qué es TaxiLuz, qué día vamos a hacerlo. En ese mensaje les invitamos a participar, les dejamos claro que es un acto totalmente gratuito, etc.

La respuesta es 100% positiva de todas las residencias. Es más, cuando TaxiLuz empezó hace seis años, éramos nosotros los

## “Todas las entidades del sector se vuelcan con TaxiLuz”

que contactábamos con las residencias. A día de hoy, son las residencias las que contactan con nosotros. Hemos tenido que decir a unas 20 residencias que no podíamos recoger a sus residentes porque no podemos emplear 1.000 taxis. Claro que nos gustaría, pero tenemos un límite impuesto por Movilidad y la Policía Municipal.

**G.T.-** ¿Cuántos taxistas han participado en esta última edición de 2022?

**L.C.-** Este año hemos participado 217 taxis, pero por volumen de compañeros voluntarios habría habido muchos más vehículos. No recuerdo bien si fue en la edición de 2020 o 2021 que llegamos a ser 350 taxis. Pero hoy en día no nos dejan meter más vehículos. Debemos tener en cuenta que vamos en fila y se formaría un atasco continuo y el resto de vehículos también tiene derecho a circular.

**G.T.-** ¿Qué sensación les produce tener que decir que no a una residencia que pide participar?

**L.C.-** Muchísimo. Pero llegamos hasta donde llegamos y no podemos hacer otra cosa. Nos quedamos con sus contactos y las residencias que se han quedado fuera este año son las primas que avisamos para el año que viene. Todo el mundo tiene derecho a disfrutar.

**G.T.-** ¿Qué mensaje les trasladan las personas mayores después del paseo?



Laura Castillo, una de las organizadoras de TaxiLuz en Madrid

**L.C.-** No lo puedes imaginar. Debemos tener en cuenta que la gran mayoría de las residencias han suspendido durante los dos años de la pandemia todas las actividades. Son muchos años sin salir. El año pasado, TaxiLuz lo realizamos con Centros de Día, con gente que al final duerme en su casa, están en el centro por la tarde, pero tienen una vida fuera. El Covid azotó muy fuerte las residencias y nos daba muchísimo miedo porque pasa algo con una persona mayor y no me lo perdono.

En esta edición de 2022 hemos vuelto a hacerlo con las residencias. He visto a abuelos y abuelas llorar, y al taxista que los ha llevado llorar también. Hay casos que tocan

muy fuerte, como el de una señora que llevaba en la residencia diez años y tenía cuatro hijos y ninguno de sus hijos había ido a verla durante estos diez años. Esos casos te llegan muy adentro y poder regalar una tarde de alegría, de ilusión, no tiene comparación.

**G.T.-** ¿Cómo llevan a cabo la coordinación con las residencias?

**L.C.-** Es fácil. Para nosotros lo que dicen las residencias va a misa, y gracias, a dios lo que nosotros decimos a las residencias también va a misa. Hay buena coordinación. La verdad es que es un trabajo muy laborioso porque las plazas bailan mucho durante los meses previos, pero luego, cuando pasa el taxi con esas personas de la tercera edad y ves lo que se emocionan y cómo te dan las gracias mil veces, te quedas sin palabras. Esos tres meses que trabajas a fuego merecen la pena porque regalas una tarde de alegría, de ilusión. Los abuelos bailan, cantan villancicos, ríen. Hubo un año que hicimos una chocolatada en la T2 con 1.000 residentes, pero luego vino la pandemia y de momento no nos atrevemos a hacer esas cosas.

**G.T.-** ¿Cuántas personas son en la organización de TaxiLuz?

**L.C.-** A la cabeza de la organización estamos mi compañera Noelia y yo. Desde el primer TaxiLuz. Pero claro, en la primera edición participaron 19 taxis, luego en la segunda 120 y la verdad no sé en qué momento se nos fue de las manos. ahora es cierto que necesitamos ayuda para que alguien organice los regalos, la relación con los medios de comunicación, etc. No damos a más porque cada una tenemos nuestro trabajo, no podemos estar tres meses preparando

**ANTI-FRICTION METAL LUBE TREATMENT**

REDUCE LA FRICCIÓN EN UN 95%  
PARALIZA EL DESGASTE  
REDUCE LA TEMPERATURA EN ACEITE Y AGUA  
REDUCE RUIDOS DE FRICCIÓN  
REDUCE CONSUMO DE ACEITE Y COMBUSTIBLE

**EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL**

Certificado por I.N.T.A. según pruebas A.S.T.M. D-2783 y D-2266

Información: 91 663 68 34 Disponible en Soc. Coop. Madrileña Auto-Taxi

en casa esto. Lo hacemos en nuestro tiempo libre, sacrificando tiempo de estar con las familias para dedicarnos a esta iniciativa tan bonita.

**G.T.-** ¿Cómo valoraría el apoyo de las instituciones del taxi?

**L.C.-** El apoyo es total. De todas las asociaciones, emisoras, entidades, aplicaciones, etc. Todas se vuelcan. Nosotras no tenemos dinero, y las distintas instituciones nos pagan la cartelería, el merchandising, la publicidad en los medios, nos ayudan emitiendo mensajes a los taxistas a través de las apps o emisoras. O incluso si necesitamos algún permiso nos lo gestionan. TaxiLuz es de todo el taxi de Madrid y así lo hemos hecho ver nosotras desde el principio. Es un evento del taxi, de todos, y si hay personas con ideas nuevas, que ayuden a mejorar la iniciativa, es bienvenida.

**G.T.-** ¿Cómo es el procedimiento para la coordinación con la policía?

**L.C.-** Tenemos que pedir permisos para que nos ayuden, nos suelen sacar en tandas de 50 taxis durante el paseo, pero para que vayan esos 50 taxis en algún momento hay que cortar semáforos, o reubicar la caravana y para eso están los agentes de movilidad. Llevan tres o cuatro años ayudándonos y lo hacen de forma impecable.

**G.T.-** Además de residencias, en TaxiLuz también acercan la magia de la Navidad a niños hospitalizado. En esta edición del Hos-

## “TaxiLuz es de todo el taxi madrileño”

pital Niño Jesús.

**L.C.-** El hospital les deja salir, pero tienen que volver pronto, por eso lideran la caravana. A algunos niños los mandan con mochila y el suero dentro. Los niños son tan bonitos. Es impresionante los abrazos que dan a los taxistas a modo de agradecimiento. Algunos compañeros además van disfrazados y les regalan pequeños detalles. Es algo increíble. Se crea un vínculo muy fuerte. Este año estuve además durante la caravana que salía del Niño Jesús y no paré de llorar durante hora y media. Pero los niños son casos muy diferentes. A cuatro de ellos por ejemplo el oncólogo no les dejaba salir porque encima hacía una tarde de perros. Entonces le dije que, por el tratamiento, por las defensas no podían salir.

**G.T.-** Hemos hablado de los mayores, de los niños, de los policías. Pero y los taxistas, ¿qué sensación le deja el compañero que participa y se involucran tanto?

**L.C.-** La predisposición del taxista no es de diez, es de veinte. Pero hay que vivirlo dentro para sentirlo. Lo puedo contar y seguramente quien nos lea se esté emocionando, pero no es lo mismo que vivirlo desde dentro. Es

verdad que la organización es muy estresante, acabas con la cabeza loca, con 29 grupos de WhatsApp, ya que hago un grupo de WhatsApp por cada hospital y cada residencia, y en cada grupo meto a los taxistas que van a ese sitio. Es una locura, pero el sentimiento del trabajo entre compañeros para sacar una iniciativa tan bonita adelante es impresionante.

Lo único que muestra el corazón del taxi es TaxiLuz. El taxi tiene mucho corazón, pero o no se ve o no lo expresamos. Cada uno dentro de su taxi busca su jornada y no mira más allá, y no pensamos en la cantidad de cosas que se pueden hacer juntos. TaxiLuz es el corazón del taxi. Cuando los taxistas te cuentan sus vivencias o lo ves con tus propios ojos se te pone la piel de gallina. Son tres meses a fuego, merece mucho la pena porque la recompensa es espectacular.

**G.T.-** Además, en la última edición, en 2022, TaxiLuz ha demostrado ser algo que va mucho más allá de Madrid.

**L.C.-** Se ha celebrado en 13 ciudades en 2022. Creo que hemos sabido transmitirlo y los compañeros han captado la idea y el sentimiento de la iniciativa muy bien. Nos consultan ayuda y les mandamos toda la que podemos y realmente es impresionante.

Javier Izquierdo



217 taxis participaron en esta solidaria iniciativa haciendo felices a mayores y niños



**Gaceta** TAXI

**Desde 1995  
a tu lado  
con la mejor  
información**



**STANDARD**  
Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

**PRECIO PROMOCIÓN**

**40€**



**PREMIUM**

Asociaciones, Cooperativas  
Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

**PRECIO PROMOCIÓN**

**30€**

**Aprovecha la promo  
¡SUSCRÍBETE YA!**

**TODA la actualidad del TAXI donde tiene que estar: EN TUS MANOS**

Suscripciones: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com) / 659 40 12 88

# Los catalizadores, objeto de deseo para los ladrones



Los catalizadores de los vehículos se han convertido en oscuro objeto de deseo de los ladrones españoles. Y, lamentablemente, a los taxistas les está tocando sufrirlo en sus coches. Aunque esta modalidad de robo se ha vuelto muy popular en nuestro país en los últimos cinco años, en ciudades como Madrid, donde hay grandes estacionamientos sin vigilancia, se hace mucho más común. Sobre todo porque se trata de un robo muy sencillo, que se lleva a cabo en tan solo unos pocos minutos y del cual los ladrones salen con un valioso botín que puede ser revendido con relativa facilidad.

En el caso de los taxis, estos se han convertido en objetivo de estos ladrones de catalizadores, y los profesionales han visto cómo su vida profesional se veía afectada por el robo de este elemento de los vehículos. Una pieza destinada a depurar los gases de escape para no contaminar y que en su interior contiene metales preciosos como paladio, platino y rodio, muy preciados en el mercado negro.

En Córdoba, Miguel Ruano, presidente de la Asociación Provincial del Taxi de Córdoba, indicaba que más de 10 profesionales habían sido ya víctimas de este tipo de robos. "Hablamos de taxis que duermen en cocheras comunitarias y que en alguna ocasión incluso han sufrido el mismo robo dos veces", ha explicado Ruano, que indica que los coches más afectados son de la marca Toyota. "Lo hemos denunciado en la Policía Nacional, estamos muy preocupados con la situación".

Al parecer, es precisamente el catalizador

del Toyota Prius, uno de los modelos que más taxistas poseen en nuestro país, el más demandado de todos. "Alguien en un mercado secundario está haciendo mucho negocio y, desde luego, esto del robo de los catalizadores, en general y en particular, para los taxis es un gravísimo problema, unido a lo que soportamos a diario", señaló Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid. Según ha informado, las quejas por este tipo de sustracciones se suceden día tras días. "El repuesto de un catalizador original puede tardar del orden de un mes en llegar. Utilizar un genérico, al no ser producto original, puede generar otro tipo de problemas, luego entonces la situación es muy seria", ha añadido. Eso sin hablar del coste del repuesto, en torno a los 1.300 euros que no siempre cubre el seguro, ya que para ello es necesario que se tenga contratada la garantía de robo y "siempre con la presentación de la correspondiente denuncia ante la policía", explican las compañías aseguradoras.

El pasado mes de octubre, la Policía Nacional ya desarticuló una organización criminal dedicada a la sustracción continuada de catalizadores de vehículos, deteniendo a siete personas en Málaga y Sevilla por 53 hur-

**En España existen bandas organizadas que roban estos elementos**

tos de este tipo. Esta operación, denominada Cata-Tartana, se inició a finales de 2021 a partir de denuncias por la sustracción de catalizadores en las provincias de Málaga y Sevilla. Y en el mes de diciembre, en Madrid, la Policía Nacional también detenía a dos individuos, tras detectar un comportamiento inusual en ellos. En el interior de su vehículo localizaron seis catalizadores y herramientas como un cortatubos de escape y un gato elevador. También los Mossos D'Esquadra desarticularon una banda organizada que se dedicaba al robo de estas piezas. Primero en Barcelona pero también en las comarcas de la Anoia, la Osona, el Vallès Oriental y el Vallès Occidental. Los integrantes viajaban con un gato hidráulico, una sierra eléctrica, sierras metálicas y guantes de trabajo. Trabajaban en connivencia con una desechería del Vallès Oriental donde los Mossos encontraron más de sesenta catalizadores robados.

## Un problema internacional

Lamentablemente el robo de catalizadores no es un problema exclusivamente español. En Estados Unidos se ha convertido en una preocupante tendencia en Estados Unidos, denunciándose solo en Houston, Texas, más de 6.000 robos de este tipo solo en los primeros seis meses de este año. Aunque cuando se roba un catalizador solo puede colocarse en otro vehículo de la misma marca, modelo y motorización, lo cierto es que muchos revenden precisamente su contenido máspreciado, los metales preciosos que lleva en su interior esta pieza, para realizar joyería. Y es que según los expertos en metales preciosos, el gramo de platino se pagaría en torno a 31 euros, el de Paladio a 59 euros, y el de Rodio 405 euros. Según explican, esta pieza suele tener en torno a 2 gramos de paladio, 5 de platino y algunos gramos de rodio.

## Sistemas de protección

Esta oleada de robos está provocando que muchos taxistas acudan a talleres especializados para que les monten en sus coches un

## Sin catalizador no se puede pasar la ITV

dispositivo que evite el robo de estos elementos. Se trata de una pieza de chapa fabricada por la industria auxiliar que cubre el catalizador, dificultando el acceso de los ladrones para su sustracción o bien con kits adaptables y compuestos por unos cables que enjaulan el catalizador para protegerlo ante las manipulaciones de los ladrones. Pero ojo a la hora de pasar la ITV, porque se trata de elementos añadidos que alteran las especificaciones originales del vehículo.



Otros consejos facilitados por los expertos pueden ser evitar estacionar el coche en lugares solitarios, apartados y poco iluminados, no aparcar con dos ruedas subidas en la acera, porque eleva el coche sobre el suelo y facilita el acceso a las piezas bajo la carrocería. Este consejo está indicado sobre todo a los vehículos de altura normal, porque los SUV o todoterreno, por su mayor altura, tienen ya más expuestos los bajos.

También recomiendan marcar el catalizador grabándolo con la matrícula del vehículo o el VIN (Vehicle Identification Number), una serie de 17 dígitos que identifican el vehículo como si fuera su DNI, dificultando de esta manera la posterior venta de piezas en el mercado negro. Pintar el catalizador con alguna pintura estridente que lo diferencie a simple vista de una pieza original es otra opción, ya que dificultaría al ladrón su venta posterior e igual desiste de sus intenciones. La pintura, eso sí, tiene que ser calorífica y resistir altas temperaturas.

### ¿Para qué sirve un catalizador?

Seguramente sea la pregunta que más se repite en los últimos meses. Ya hemos visto que su interior contiene metales preciosos. Estos modifican químicamente los gases para reducir las emisiones contaminantes. Sin catalizador, el vehículo puede circular pero emitiendo un elevado nivel de gases tóxicos. Y, por ejemplo, no puede pasar la ITV.

# SI NECESITAS UN COCHE DE SEGUNDA MANO ...



## ... PARA TAXI ...



## ... NOSOTROS TE LO CONSEGUIMOS

COMPRATAXIDEGUNDAMANO@GMAIL.COM

 659 40 12 88

\*pintura no incluida  
pide presupuesto

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

## MADRID

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
-----------------	------	-------	-------



**FORD**

Transit Custom Hybrid diesel	1995	150/	
Transit Custom Hybrid enchufable	1995	150/	
Custom Kombi Hybrid	1.995	130/96	30.560
Custom Kombi L2 Hybrid	1.995	130/96	30.930
Connet L2 TDCI Diesel	1.500	120	23.970

\* No se incluye matriculación



**HYUNDAI**

IONIQ FL EV		136/141	33.095
-------------	--	---------	--------



Ceed Tourer PHEV e-drive	1.600	141/104	35.200
Ceed Tourer PHEV e-terch	1.600	141/104	36.650
Ceed Tourer MHEV	1.600	136/103	25.667



**LEXUS**

IS300h Premium	2.500	218/105	48.500
----------------	-------	---------	--------

\* PRECIOS DESDE



**MERCEDES**

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



**NISSAN**

Leaf 40 Kw/h		150/110	35.569,00*
Leaf 60 Kw/h		217/160	41.069,00*

\* PRECIOS DESDE. IVA incluido pero no las ayudas estatales de EV

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
-----------------	------	-------	-------



**PEUGEOT**

508 Berlina Hybrid	1598	135/110	36.000*
508 SW Allure Hybrid	1598	135/110	40.000*

\*PRECIO DESDE



**RENAULT**

Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*
------------------	-------	-----	---------

Precios DESDE- No incluye gastos de preparación taxi, ni IVA.

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



**SKODA**

Skoda Enyaq/VE		204/150	49.890
----------------	--	---------	--------

**F. TOMÉ.** T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. W: ftome.com



**TESLA**

Model 3 Standar Plus	306/225	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



**TOYOTA**

Camry Electric Hybrid	2.478	179	34.000
Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.650
Miray Hydrone Cero		180/134	60.000 aprox
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.



**VOLKSWAGEN**

Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

\*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

**F.TOMÉ.** Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

**Todavía hay mucho que hacer,  
sigamos trabajando juntos**

**Uno es mucho más que nadie,  
uno es importantísimo**

**AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE**  
**tus asociaciones del TAXI te esperan**

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

Una iniciativa de Matías,  
el “Mago Blanco” del taxi

*¡ Juntos somos más fuertes !*



# 3,7 millones de vehículos afectados por las nuevas ZBE

**149 municipios tendrán que establecer sus propias Zonas de Bajas Emisiones durante 2023. Esto afecta a 25 millones de españoles, más de la mitad de la población española, y a 3,7 millones de vehículos, obligando a muchos propietarios a adquirir nuevos modelos que les permitan circular con las nuevas condiciones impuestas por las administraciones. Según datos de Autocasión, la búsqueda de híbridos y eléctricos de kilómetro cero se ha disparado en el último año, pasando de representar el 28,6% al 51,8%.**



Aunque los taxistas van varios pasos por delante en cuanto a vehículos ecológicos y sostenible se refiere, especialmente en las grandes ciudades, la renovación del parque automovilístico para reducir la contaminación provocada por el tráfico rodado afectará, a partir de este año, a 25 millones de españoles. Aquellos que viven en municipios de más de 50.000 habitantes y a los que la Ley de cambio climático y transición energética aprobada en 2021 por el Gobierno obliga a tener áreas de circulación restringida para los vehículos contaminantes, las conocidas como Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). El Ejecutivo aprobó el 27 de diciembre el Real Decreto que regula estas ZBE y que recoge unas directrices para implementar estas áreas libres de emisiones que siguen una senda progresiva: instaurar un transporte sostenible y libre de emisiones en las ciudades de cara a 2030 y, posteriormente, a 2050.

En Madrid y en Barcelona ya existen varias ZBE. En ambos casos, se controla con cámaras que identifican la matrícula de cada vehículo que entra y sale del área delimitada y, en cada caso, impone o no una sanción. No obstante, también hay excepciones, como

## Las medidas contemplan promocionar el transporte público

ser un vehículo profesional, contar con una invitación de un residente, tener una plaza de garaje o aparcar en un parking público.

Además de las dos grandes capitales, en Madrid Rivas Vaciamadrid, Fuenlabrada, Coslada, Alcobendas y Parla ya cuentan con ZBE. En Catalunya, L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat y Sant Cugat del Vallès. A la lista se añaden Pontevedra (Galicia), y Pamplona (Navarra). Por otro lado, hay otros que ya tienen sus modelos listos para que este 2023, como son Burgos, Ciudad Real y Talavera de la Reina (Castilla-La Mancha); Sevilla y Córdoba (Andalucía); Algeciras, Melilla y San Cristóbal de la Laguna (Canarias).

El resto de ciudades afectadas tardarán más en aplicar sus modelos. En el caso de Zaragoza, el Ayuntamiento ha instaurado una ZBE provisional en el casco antiguo,

mientras que en Bilbao a comienzos de diciembre aún estaban diseñando el límite de su futura ZBE. La ZBE de Valladolid afectará al 17% de los vehículos matriculados en esta ciudad que no cuentan con etiqueta medioambiental, según la ordenanza presentada por su Ayuntamiento, que ha indicado que aunque entrará en vigor el próximo año, su intención es no sancionar hasta el 31 de diciembre del 2023. Por otro lado, en Cartagena (Murcia) no se establece, hasta ahora, ninguna prohibición de circulación de vehículos, pero sí medidas para fomentar el transporte público.

## Promoción del transporte público

Además de impedir el acceso a los vehículos más contaminantes, la Ley también contempla que se establezcan acciones como fomentar el transporte público e impulsar la movilidad eléctrica pública y privada.

Además, se contempla la posibilidad de establecer "peajes urbanos", si bien quedará al criterio de cada municipio. Se podría aplicar por el hecho de entrar a las ZBE, con una cuantía en función de las condiciones del vehículo y con el fin de reducir el volumen de tráfico, como solicitó en mayo de 2022 un grupo de ecologistas para el entorno de Barcelona: cobrar una tasa de 4 euros diarios a los coches que entren a la ZBE y controlarlo mediante la identificación de cámaras.

## Modelos restringidos

Aunque el Gobierno no establece en la ley qué vehículos están restringidos, sí ha publicado unas directrices a modo de guía para que las entidades locales diseñen sus modelos y que siguen la tendencia de Madrid y Barcelona, donde ya existen estas áreas desde hace años.

Las restricciones se centrarán en no permitir el acceso de vehículos contaminantes, es decir, los considerados como más antiguos y contaminantes y que no tienen una etiqueta ambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT). Esto supone que, en Madrid, desde el comienzo de 2023 tienen prohibido el acceso y la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental (o etiqueta A) por la M-30, aunque sí se lo permite a vehículos ligeros con etiqueta B. Para los vehículos que sí tienen distintivo ambiental, fija unos tramos horarios de acceso y requisitos como aparcar en un parking público o ser residente de la zona para evitar sanciones. Ya de

cara a 2024, los vehículos sin etiqueta no podrán acceder ni circular por las vías públicas urbanas del municipio de Madrid.

De forma progresiva, se pretendrá unificar las zonas de especial protección (Distrito Centro y Plaza Elíptica) en una única Madrid ZBE.

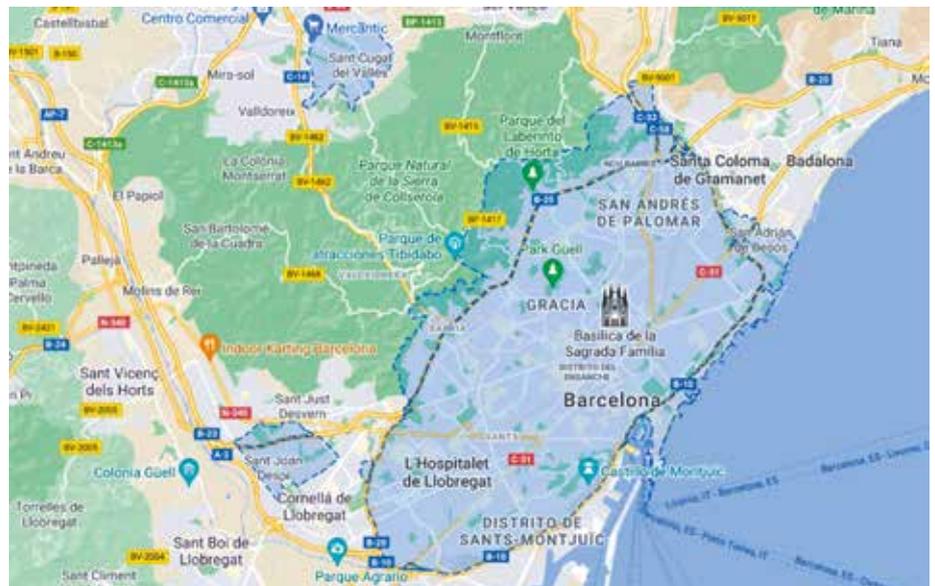
Por otro lado, la ZBE Rondes de Barcelona abarca 95 kilómetros cuadrados que incluyen la capital y municipios circundantes. En su caso, hasta ahora no pueden circular los vehículos sin etiqueta de lunes a viernes, de 7:00 a 20:00 horas.

## La cotización por ingresos reales ya es posible

### Se disparan las búsquedas de los eléctricos

Esta nueva situación ha provocado un 'sorpasso histórico' de los vehículos electrificados a los de combustión, ya que, por primera vez, la suma de híbridos y eléctricos supera la de diésel y gasolina, que ahora se quedan en el 47,7% de las búsquedas, cuando hace un año eran 7 de cada 10. Una fotografía más detallada de las búsquedas de kilómetro cero electrificados en 2022 sitúa a los híbridos convencionales en primer lugar con un 25,1% (frente al 14,3% del pasado año), se-

guido de los eléctricos puros con un 16,1% (versus 7,5%) y de los híbridos enchufables con un 10,6% (versus 6,8%). Este escenario da pistas de cómo los españoles están tratando de sortear las restricciones de las ZBE con coches matriculados con una entrega inmediata y un precio mucho menor y, lo más importante, con un distintivo medioambiental ECO o CERO, a apenas dos semanas de su entrada en vigor. De este modo, el interés de los ciudadanos por las etiquetas más verdes del parque crece ante la preocupación por sortear las restricciones de movilidad de las Zonas de Bajas Emisiones. De hecho, el 5% de las compras de coches ya se deben a las ZBE, cuando hasta ahora los españoles compraban un coche movidos por la clásica disyuntiva: necesidad o aspiración. Y es que más de 25 millones de españoles, es decir, el 53% de la población de nuestro país, se verán afectados por la implantación de estas medidas, que, en un primer término, limitarán la circulación de 3,7 millones de coches sin etiqueta, aunque los B y los C también tendrán restricciones. Según Ignacio García Rojí, analista de Sumauto, "la entrada en vigor de las Zonas de Bajas Emisiones puede servir de acicate para acelerar la electrificación del parque, aunque todavía muchos conductores no se sienten preparados para el eléctrico puro y prefieren una solución intermedia como es el híbrido. La demanda se está preparando y esto, sin lugar a dudas, beneficia al parque móvil español, que, con 13,5 años de media, es uno de los más vetustos de Europa".



# ¡PRÓXIMOS EVENTOS! Que no se te pasen

Desde La Gaceta del Taxi te informamos de los próximos eventos para los que seguramente muchos usuarios necesiten de tu servicio de taxi. Si libras, también podrás acercarte a disfrutar de ellos.

## FITUR

Del 18 al 21 de enero de 2023. Madrid. IFEMA.



## Concierto Jorge Drexler

Sábado 28 de enero 2023. Madrid. Wizink Center (Avenida Felipe II, s/n, Madrid)

SAB 28 ENERO 2023  
forge  
Drexler  
WIZINK CENTER  
TINTA Y TIEMPO



## Concierto Michael Bublé

Miércoles 1 de febrero 2023. Barcelona. Palau Sant Jordi



## IOT Solutions World Congress

Del 31 de enero al 2 de febrero de 2023. Barcelona. Fira Barcelona



THE LEADING  
IOT INDUSTRY  
EVENT

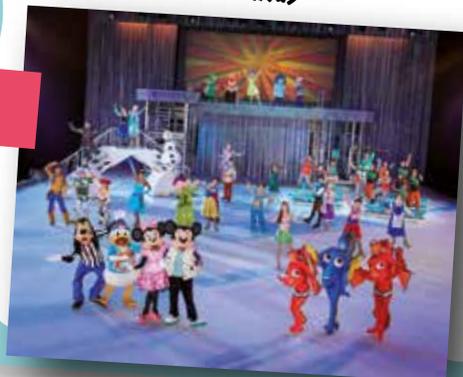
## Madrid Fusión

Del 23 al 25 de enero de 2023. Madrid. IFEMA



## Disney On Ice

Del 9 al 12 de febrero de 2023. Madrid. Wizink Center (Avenida Felipe II, s/n, Madrid)





**2 MESES  
SOLO  
1 EURO**

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

**PARA CONTENIDOS DIGITALES EXCLUSIVOS**

**PROMOCIÓN ESPECIAL**

**SUSCRÍBETE Y ACCEDE**



**CUIDAMOS DE TU TAXI**  
**CUIDAMOS DE TU COCHE**  
**CUIDAMOS DE TI**



**DISPONEMOS DE COCHE DE SUSTITUCIÓN  
PARA EL DÍA DE LIBRANZA**



**MECÁNICA,  
CHAPA Y PINTURA**



**CONCERTADO CON TODAS  
LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS**



**RECEPCIÓN Y  
DEPÓSITO 24 H**



**AVDA. DE SAN PABLO, 41 COSLADA**  
**HORARIO 7:00-21:30 H**



**CITA PREVIA**

**91 594 88 29**

**HORARIO NOCTURNO**

**619 276 990**

