



**A LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS
DIRECCIÓN GENERAL DE TRIBUTOS, FINANCIACIÓN, RELACIONES
FINANCIERAS CON LAS CORPORACIONES LOCALES Y JUEGO.**

Sevilla, 21 de julio de 2025

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LA TARIFAS URBANAS DE AUTOTAXI DE LA CIUDAD
DE LINARES.**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía, en ejercicio de la función que le reconoce el Decreto 58/2006 de 14 de marzo de 2006, y en su caso el Decreto 365/2009 de 3 de Noviembre de 2009 ante la Consejería de Hacienda y Financiación Europea, Dirección General De Tributos, Financiación, Relaciones Financieras con las Corporaciones Locales y Juego, comparece y como mejor proceda,

EXPONE

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del expediente de autorización de modificación de las tarifas de taxi de Linares y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Previa.

El Consejo considera que, aunque el expediente recoge los requisitos técnicos administrativos, la memoria no justifica de forma adecuada la subida propuesta por las razones que pasamos a exponer.



SEGUNDA.- Memoria económica.

La presente propuesta de modificación tiene su origen en una solicitud formulada por la Asociación gremial de taxista y conductores de Linares y comarca, y Asociación de taxistas autónomos de Linares, para la actualización de tarifas del taxi de Linares para el año 2025, de la que finalmente ha sido aprobada una subida del 11% por los distintos conceptos tarifarios, introduciendo una tarifa 4 por los servicios nocturnos que supone una subida adicional del 16% sobre los precios de la tarifa 2 y un nuevo suplemento para servicios con *“terminación en destino”*.

La memoria económica presentada junto con la propuesta de modificación no justifica la necesidad de subida de la tarifa en los términos aprobados, en la misma se indica que para su elaboración se ha tenido en cuenta una encuesta de la recaudación media por servicio, así como requerimiento a empresas distribuidoras de piezas de recambio y reparaciones, si bien no refieren número de empresarios encuestados (sí lo hacen sobre las muestras del IRPF donde se indican que han sido 20 empresarios), no aparece mención alguna al número de empresas consultadas ni referencia sobre las mismas ni los datos aportados, por lo que esta supuesta justificación económica no deja de ser afirmaciones de las asociaciones solicitantes no respaldas por datos verificables.

En cuanto a los gastos de explotación no se recoge comparativa con los tenidos en consideración en la última actualización aplicada en el año 2021, lo que dificulta conocer si efectivamente se ha producido un incremento de los gastos que justifique la modificación propuesta.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 3, 1 del Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía, respecto a los gastos a tener en cuenta para justificar la subida establece: *“...No podrán*



imputarse como costes de producción o comercialización aquellos que no posean relación acreditada y directa con el servicio.”

A la vista de este precepto, este Consejo considera que parte de los gastos de explotación recogidos en la memoria económica no cumple estos requisitos.

Por ejemplo el gasto definido como *“gestión de flota (sistema de intermediación con el usuario)”* no sabemos a qué se refiere este gasto exactamente, es un concepto indeterminado, por lo que no resulta necesario ni directamente relacionado con la prestación del servicio.

Como otros gastos que no son inherentes a la prestación del servicio y, por consiguiente, tampoco repercutibles a los usuarios, está la partida de *“Gestoría”*; así como *“entrada a cocheras”* incluida en el apartado tributos, sin que exista constancia de que todos los vehículos dispongan de cochera, caso de tenerla no consta que esta tenga coste adicional alguno o tributo de ninguna naturaleza; además de la absoluta indeterminación de la partida del apartado otros gastos denominada *“Los importes invertidos equivalentes a 3162,50 euros....no se prevén importes imputables a la amortización del vehículo...”* que no viene desglosado en la memoria y, por tanto, es abstracto y de difícil justificación.

A continuación se tratarán las deficiencias detectadas en la memoria económica al analizar las diferentes conceptos tarifarios.

TERCERA.- Tarifas, horario y fechas de aplicación.

En relación a las tarifas y su aplicación por fechas y horas, en cuanto a los días de Semana Santa se aplican las tarifas 2 y 4, sin distinguir días festivos y laborables. Este Consejo considera que no tiene justificación aplicar una tarifa 2 a la totalidad del periodo de Semana Santa dando tratamiento idéntico a días laborables y festivos, máxime cuando ya se aplica la tarifa 4 (la más elevada) a las horas nocturnas de la totalidad de la semana.



Lo mismo sucede con los días de feria del municipio para los que rigen las tarifas 2 y 4, sin que se traten de servicios que tenga relación alguna con la celebración del referido evento, esto es, con recorridos que tengan destino u origen en el recinto ferial.

Al igual que ocurre con la aplicación de la tarifa 2 de 07:00 a 00:00 horas de los días 24 de diciembre al 6 de enero, en el citado periodo la mayoría de los días que comprende son laborables en los que no está justificado la aplicación de dicha tarifa, estos días laborables y los festivos del periodo debería tener el mismo tratamiento que los del resto del año.

Mención especial merece la tarifa 3 por la confusión que la misma genera, que la escueta explicación recogida por el dictamen de la comisión informativa de la policía local, protección civil y patrimonio sobre propuesta de modificación de las tarifas de taxi, lejos que aclarar cuando procede su recta aplicación redundando en la falta de claridad respecto a cómo rige la misma. Esta tarifa está prevista *“SERVICIOS FUERA DE LOS LÍMITES DEL CASCO URBANO Y HASTA EL TERMINO MUNICIPAL DE LINARES”*, siendo los siguientes aspectos los que deben ser objeto de una regulación más precisa:

- En la tarifa no se indica cómo se delimita el casco urbano y qué destinos están fuera del mismo, tampoco especifica si la tarifa 3 se aplica desde el inicio del recorrido o bien una vez se supere el límite del casco urbano.

- Deducimos que la tarifa 3 se aplica en este tipo de recorridos para la franja horaria comprendida en la tarifa 1, si bien no queda explicitado en el acuerdo municipal que acuerda la aprobación de las tarifas, como sería lo deseable para una mayor transparencia.

- En cuanto a la carrera mínima en esta tarifa se indica *“Según tarifa de aplicación”*, esta referencia no tiene sentido si esta tarifa sustituye a la 1 en los servicios fuera del casco urbano, de ahí las dudas que genera esta confusa regulación.



En cuanto al suplemento para servicios con finalización en destino se tratará en la alegación siguiente.

Y por último, en esta propuesta se crea la tarifa 4 para los servicios nocturnos desde las 00:00 a 07:00 h todos los días, esta tarifa se aleja de la subida lineal del 11%, puesto que a esta subida de la tarifa 2 se le añade un 16% adicional, por lo tanto la tarifa 4 supone un alza del 27% respecto a la tarifa 2 que anteriormente regulaba estos servicios nocturnos.

Esta novedosa tarifa adolece de una debida justificación, utilizando como argumento la reposición del servicio, sin que conste que haya problemas de falta de profesionales para la prestación del servicio en horario nocturno. Asimismo, se alega que el profesional no obtiene beneficio alguno por la atención de ese horario sin aportar acreditación alguna de tal hecho, máxime cuando ese servicio ya estaba siendo especialmente retribuido a través de la preexistente tarifa 2.

CUARTA.- Suplementos.

En cuanto a los suplementos mostramos nuestro desacuerdo con el mantenimiento en la tarifa e incremento en un 5,77% del suplemento por cada bulto o maleta, por no obedecer a servicios efectivamente prestados que exijan un sobrecoste del precio final.

En este sentido, y remitiéndonos a la alegación que incluimos de forma asidua en nuestros informes, el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba para Andalucía el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, establece en su art. 31.2 como obligación para los vehículos de autotaxi que “deberán contar con un mínimo de cuatro puertas y una capacidad mínima de maletero de 330 litros”.

La norma indicada señala, además, como un derecho de las personas usuarias del servicio en su art. 55.c) el de “Transportar en el vehículo maletas





u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas del vehículo, no lo deterioren y no infrinjan con ello la normativa vigente”.

Con la aplicación del suplemento estaríamos, por tanto, asumiendo que la persona consumidora está pagando por un derecho que viene intrínseco en la propia prestación del servicio, como podría ser de forma análoga el de “elegir el itinerario” o “disponer de aire acondicionado”.

Cabría apuntar, además, que otra cosa sería, por ejemplo, si al vehículo hubiera de adosarse algún tipo de caravana o portaequipajes anexo para llevar los bultos, pero no siendo así entiende el Consejo que no cabe hacer efectiva la aplicación del meritado suplemento.

El suplemento en Nochevieja y Nochebuena entre las 22:00 a las 07:00 h del día siguiente sufre una subida del 19,57% sin que haya justificación que ampare tan elevada modificación, no alegando en la memoria económica causa alguna justificativa, que se limita a referir la subida lineal del 11% en todas las tarifas y del 16% en la tarifa de nueva creación, silenciando los incrementos operados en los suplementos. Además de no estar justificada su subida, en la actual configuración de la tarifa carece de sentido mantener este suplemento cuando se ha introducido una tarifa 4 para todos los servicios en horario nocturno y existe una tarifa específica (tarifa 2) para el periodo de navidad, que ya ha merecido el reproche de este consejo, la concurrencia de la tarifa 2 y 4 con este suplemento supone una evidente duplicidad en los conceptos tenidos en cuenta para la configuración de la tarifa del taxi.

Finalmente, analizaremos el suplemento para servicios con finalización en destino que se ha incluido en la tarifa 3, la denominación del suplemento no permite conocer con exactitud cuando resulta aplicable, sin que se aporte explicación alguna ni en la memoria económica ni en el acuerdo de aprobación posterior. Sin duda, todos los servicios finalizan en destino por lo





que hemos deducido que este suplemento se aplica para los servicios que tengan como destino un punto fuera del casco urbano, sin embargo, esto no se explica debidamente en la tarifa.

Respecto a la adecuación de este suplemento no se aportan datos relevantes en la memoria que sirva de justificación al mismo, simplemente se refiere que hay núcleos poblacionales dispersos, concretamente, Colonia La Cruz y San Roque, La Garza y La Orzuela a 8 kilómetros, si bien no se indica si esas zonas están dotadas de parada de taxi, ni la población de las mismas, aspectos relevantes para poder valorar la adecuación de este suplemento.

QUINTA.- Carrera mínima.

En cada una de las cuatro tarifas contenidas en la modificación tarifaria se incluyen carrera mínima. Sin embargo, no se configuran dentro de la tarifa cómo se van a aplicar dichos importes mínimos, cuestión de enorme trascendencia para el precio final a abonar por los usuario.

En este sentido, el apartado 3.5 del apéndice I de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, respecto de los taxímetros dispone lo siguiente: *“El importe o tarifa fija inicial, comúnmente denominado «bajada de bandera», a mostrar en el taxímetro debe incluir todos los conceptos conocidos.*

– En el caso de existir una carrera mínima dentro del importe inicial, en la definición de las tarifas, será necesario indicar la distancia que ha de recorrer desde el inicio del servicio hasta que el taxímetro realiza el primer salto en el indicador de importe o el tiempo que debe transcurrir desde el inicio del servicio hasta que el taxímetro realiza el primer salto. La indicación será en distancia si la velocidad del vehículo es superior a la velocidad del cambio de arrastre y será en tiempo si la velocidad del vehículo fuese inferior.”



En atención a lo anterior, este Consejo estima que, no recogiendo en tarifa la mención que refiere el precepto transcrito, en la programación de los taxímetros para la aplicación de la tarifa resultante de este trámite de actualización, la carrera mínima habrá de cubrir el importe de la bajada de bandera y los kilómetros recorridos aplicando el precio determinado para dicha distancia en cada tarifa, sin poder introducir variación en el punto kilométrico en el comienzan a contar los saltos del taxímetro para facturar el excedido de la carrera mínima, puesto que esto incrementaría el importe del servicio sin quedar debidamente recogido en la tarifa.

La concreción y mayor detalle en la regulación de las tarifas, así como introducir los criterios para la programación de las mismas en los taxímetros contribuiría a una mayor transparencia en estos servicios.

Por lo expuesto, procede y

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe **NO FAVORABLE** sobre el expediente de autorización de modificación de las tarifas urbanas de auto taxi de la ciudad de Linares para el año 2025; y si así lo tiene a bien, se proceda a incorporar las modificaciones resultantes de las alegaciones expuestas en el presente informe. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.