

**A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y FINANCIACIÓN EUROPEA  
DIRECCIÓN GENERAL DE TRIBUTOS, FINANCIACIÓN, RELACIONES  
FINANCIERAS CON LAS CORPORACIONES LOCALES Y JUEGO**

Sevilla, 26 de enero de 2024

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y  
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE  
MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTES URBANO DE  
VEHÍCULOS DE AUTOTAXI PARA EL TÉRMINO  
MUNICIPAL DE SEVILLA**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarias 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 transportes urbano de vehículos de autotaxi para el término municipal de Sevilla y ello en base a las siguientes:

**ALEGACIONES**

**PRIMERA.-** El Consejo considera, con carácter general, que si bien este expediente recoge con carácter formal los requisitos técnicos administrativos oportunos, no cubre el

contenido suficiente que los mismos han de aportar para conocer con profundidad la idoneidad de las modificaciones que se proponen, acompañando al mismo dos memorias económicas distintas, pero que coinciden ambas en lo escueta. Y en las que, entendemos, ni una ni otra, recogen los contenidos mínimos, como se detallará en los siguientes puntos.

Debemos significar que las tarifas objeto de modificación han tenido subidas consecutivas en los años 2021, 2022 y 2023, este último año en un porcentaje del 6, 1 %, este Consejo considera con carácter general que en el contexto económico actual, con su correspondiente y perfectamente conocida repercusión sobre amplios sectores de la población, se aconseja no incrementar las tarifas de los servicios públicos en la forma y porcentaje propuesto, de un 3 % de media, que llevaría a situarla en un incremento próximo al 10% en los dos últimos ejercicios; máxime si tenemos en cuenta que las tarifas del municipio de Sevilla son de las más elevadas de Andalucía.

**SEGUNDA.-** La presente propuesta de modificación tiene su origen en dos solicitudes de modificación de tarifas formuladas por tres asociaciones del taxi, tomando como base los datos contenidos en dichas solicitudes, el ayuntamiento de Sevilla ha procedido a elaborar una nueva propuesta en la que se acuerda una subida lineal del 3% en las tarifas 1, 2 y 3 y sus suplementos, congelación de las tarifas 4, 5 y 9, y reincorporación del suplemento por maleta o bulto de más de 10 Kg. excluido equipaje de mano cuando sus medidas no superen los 55 x 40 x 20 cm., sillas de discapacitados o carritos de bebé y, por último, se amplía el horario de la tarifa 2, que se aplicará desde las 20:00 horas de los viernes y vísperas de festivos.

Las memorias económicas presentadas junto con las dos propuestas de modificación son incompletas ya que solo recogen los gastos de explotación, pero no hay previsión de ingresos, por lo que con los datos facilitados no se puede determinar la necesidad de subida de la tarifa en los términos aprobados. En este sentido, el apartado 3 del artículo 3 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, dispone: *“El órgano competente para conceder la autorización tendrá en cuenta todos los factores de posible compensación de costes y muy especialmente los derivados de*

*incrementos de productividad, así como consideraciones de política de control de precios.”, difícilmente podrá tenerse en cuenta todos los factores de posible compensación de costes cuando no se incluye una estimación de ingresos, no solo los derivados del propio servicio sino también los obtenidos por otros conceptos como por ejemplo la publicidad en los vehículos taxi.*

La ausencia de los datos relativos a ingresos convierte la memoria en incompleta, contraviniendo claramente las exigencias contenidas en el texto legal referido en el párrafo anterior, apartándose del procedimiento de modificación de precios.

Tampoco se incluye en las memorias presentadas el número de licencias de taxi en Sevilla y la población beneficiaria, dato esencial que permitiría contrastar la calidad del servicio al usuario con la modificación de tarifas que se propone.

**TERCERA.-** 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 las memorias económicas no cumplen estos requisitos.

Es de destacar en este punto, que la propuesta que recogía una subida lineal del 3%, entre otros incrementos, refiere únicamente como justificación de la subida el porcentaje del IPC y como mayores incrementos de gastos de explotación; la subida de los seguros de vehículos y de los intereses de los créditos al consumo, añadiendo una referencia al incremento del precio de los alimentos que claramente no tiene relación alguna con la actividad. Los porcentajes de subida que se refieren no tienen sustento alguno, no se recogen fuentes de las que se extraen los mismos, además de resultar absolutamente insuficientes para justificar la subida de la tarifa.

En la segunda memoria si bien los costes de explotación introducidos son más amplios adolece de graves deficiencias que la hacen insuficiente para sustentar la necesidad de

una subida de tarifa. Así como tampoco quedan debidamente acreditados los gastos referenciados, al no aportar justificación documental alguna que acredite los mismos, incluyéndose algunos que no son inherentes a la prestación del servicio y, por consiguiente, tampoco repercutibles a los usuarios, como es el caso de la partida de “Servicios profesionales independientes”, que es completamente potestativo para los prestadores del servicio, pueden elegir contratarlo o no, en todo caso, ese importe no debe repercutirse en las personas usuarias; al igual que ocurre con la partida de “Otros servicios, emisora, asociación, ITV”, no consta que todos los taxis pertenezcan a alguna asociación o emisora, no es obligatorio su pertenencia, si el empresario decide incorporarse a una es para mejorar su actividad, toda vez que no es imprescindible para la prestación del servicio no debe repercutirse, además de la absoluta indeterminación del concepto “otros servicios”; y la partida de “Gastos diversos” que no viene desglosado en la memoria y, por tanto, es abstracto y de difícil justificación.

Del mismo modo, resulta necesario poner en alza que se dispone que la vida útil de los vehículos se estima en 6 años. No deja de ser llamativa la baja vida útil que se atribuye a los vehículos taxi, siendo de destacar que si realmente se produce una renovación de flota con esa periodicidad, los nuevos vehículos adquiridos harán uso de combustibles más económicos que el diésel, único tenido en cuenta en la memoria para valorar los costes de explotación. El combustible es una de las partidas de gasto más relevante de la actividad, sin embargo, no se ha tenido en cuenta los vehículos que no utilizan el diésel, no se refiere el número de automóviles dentro de la flota (como tampoco se recoge el número de vehículos que conforman la misma) que son eléctricos, híbridos, GLP o se surten de diésel ad blue.

**CUARTA.-** Con respecto a la incorporación del suplemento por maleta o bulto de más de 10 Kg. excluido equipaje de mano cuando sus medidas no superen los 55 x 40 x 20 cm., sillas discapacitados o carritos bebé, debemos recordar una vez más que 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; motivo por el que este Consejo se viene mostrando contrario a la aplicación de dicho suplemento.

**QUINTA.-** Por último, se amplía el horario de la tarifa 2 para su aplicación desde las 20:00 horas de los viernes y vísperas de festivos, en la solicitud de esta modificación se fundamenta en que la mayor parte de los servicios *“no atienden a necesidades de transporte sino desplazamientos dentro del entorno de actividades lúdicas al iniciarse el fin de semana a partir de ese horario.”* Este Consejo no alcanza a comprender la diferencia que se pretende establecer por la asociación del taxi entre necesidades de transporte y desplazamientos dentro del entorno de actividades lúdicas.

Este Consejo se muestra absolutamente en contra de la ampliación de horario de aplicación de la tarifa 2 a las 20:00 horas de los viernes y vísperas de festivos por ser días laborables no estando justificado que el servicio deba ser a un precio superior.

Siendo criterio ampliamente reiterado de este Consejo la no aplicación de tarifas más elevadas en días laborables, en este sentido la tarifa ya vigente debe recibir el reproche de este Consejo por la aplicación de la tarifa 2 a los sábados, la totalidad de los días de “Semana Santa” y “Feria” desde las 7 a las 21 horas, siendo horario laborable, especialmente por las mañanas. En el mismo sentido, dicha tarifa 2 sólo debería ser aplicada, a los días Jueves y Viernes Santo, al ser los únicos días festivos de ese periodo. Es contrario a este criterio la aplicación de la tarifa 2 de domingo a sábado de la “Feria de Abril de Sevilla” por cubrir la totalidad de desplazamientos en días laborables en el término municipal de Sevilla.

Por lo expuesto, procede y

**SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y FINANCIACIÓN EUROPEA** 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 de transportes urbano de vehículos de autotaxi para el término municipal de Sevilla; 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.