

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

Sevilla, 4 de junio de 2025

INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LA TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXI DE LA
MANCOMUNIDAD DESARROLLO Y FOMENTO DEL ALJARAFE

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 la Mancomunidad desarrollo y fomento del Aljarafe y ello en base a las siguientes:



ALEGACIONES

PRIMERA.- 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.

En primer lugar, en los gastos se incluyen algunos que no están relacionados directamente con el servicio prestado y que, por ende, no puede este Consejo sino pronunciarse en contra de que sean repercutidos a los usuarios.

En el estudio se incluyen como costes fijos conceptos que no tienen porqué ser incluidos como tales, como por ejemplo los gastos por servicios profesionales independientes (asesoría) o los costes de la cuota de la emisora o los gastos de teléfono.

Por un lado, el gasto en servicios profesionales independientes (gestoría) es un servicio que un autónomo puede decidir voluntariamente contratar o no contratar, ya que de hecho existen numerosos autónomos que optan por no contratarlo, toda vez que ello no es obligatorio, es decir, es voluntario, por lo que entendemos que no debería trasladar al precio que paga el consumidor final.

No podemos obviar, además, que una proporción del sector del taxi está compuesto por trabajadores asalariados. En la línea de lo señalado anteriormente, también ese caso se estaría repercutiendo en los usuarios los gastos inexistentes de un asalariado que no necesita disponer de un asesor fiscal.





Por otro lado, el coste de la emisora debe entenderse igualmente voluntario, suponiéndolo como un elemento de inversión ya que su utilización podrá generar un mayor número de contrataciones y por tanto e ganancias.

Por otra parte, hay que añadir que una proporción del sector del taxi no está asociado a ninguna emisora. En la línea de los señalado anteriormente ¿También se repercute en los usuarios los gastos inexistentes de un taxista que no dispondría de emisora?

Asimismo, desde este Consejo entendemos que el gasto en concepto de “Gastos de teléfono” incluido en el estudio, no formaría parte de un gasto del servicio del taxi propiamente dicho, ni sería un gasto intrínseco a su función, por lo que no queda claro en el documento la funcionalidad concreta de este gasto en el marco de la actividad de la prestación del servicio del taxi.

SEGUNDA.- Por otro lado, en el estudio no se hace mención a las posibles deducciones de impuestos en ciertas compra o a las posibles bonificaciones destinadas a servicios públicos o por su uso por autónomo, ni por los posibles descuentos por familia numerosa en cuanto al impuesto de matriculación, etc.

TERCERA.- En el informe, echamos en falta el concepto de valor residual, que sería el siguiente: o bien el importe de la venta del vehículo (en caso de venta del vehículo) o bien la imputación del valor del mismo (en caso de que el vehículo se quede en poder del taxista en su propio lucro, con el dinero de los consumidores que han abonado a través de las tarifas que incluyen dicho concepto, por lo que indudablemente debe descontarse dicho beneficio del valor residual del vehículo del precio de las tarifas), una vez que ha concluido el periodo de amortización.





En efecto, en su día fue publicada Sentencia por parte del Tribunal Contencioso administrativo n.º 8 de Sevilla en la que se estima la pretensión de un taxista con un vehículo de 15 años de antigüedad que alegaba que su vehículo estaba en perfectas condiciones para prestar el servicio, siéndole reconocida dicha pretensión.

CUARTA.- Que en lo que se refiere a los términos tarifarios propiamente dichos, desde este consejo ya nos manifestado en varias ocasiones en contra de la Tarifa 2 para los servicios realizados durante los días de Semana Santa, de Domingo de Ramos a Domingo de Resurrección. Sobre este aspecto, los días lunes, martes y miércoles de la Semana Santa se tratan de días laborables, que requieren del desplazamiento de las personas para acudir a sus puestos de trabajo, ya que no se trata de días festivos.

Por dichas 2 razones, cabe entender que dicha tarifa 2 sólo debería ser aplicada los días Jueves Santo y Viernes Santo (aparte del Domingo de Ramos y del Domingo de Resurrección), por el carácter de día festivo de los mismos.

Por el mismo motivo señalado en el apartado anterior, no procede la aplicación de la Tarifa 2 los días 24 y 31 de diciembre desde las 0:00 horas a las 24:00 horas, puesto que no se justifican servicios añadidos en días que son laborables y en horarios de trabajo. Por lo tanto y al no tratarse de días festivos, en dichos días se requiere el desplazamiento de las personas para acudir a sus puestos de trabajo, ya que no se trata de días festivos.

QUINTA.- En relación con el suplemento por cada maleta, bulto o conjunto de bultos de más de 60 cm, ya nos hemos manifestado en diferentes ocasiones en contra de dicho cargo en los términos en los que está planteado. 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 “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”.

Por lo tanto, el pasajero tiene derecho a transportar un equipaje mínimo, el cual debe entenderse como intrínseco al propio acto de desplazamiento y sin que por lo tanto se le pueda cobrar ningún importe por este concepto, ya que no obedecen a servicios efectivamente prestados que exijan un sobrecoste del precio final.

Con la aplicación de este 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 que adosarsele algún tipo de caravana o portaequipajes anexo para llevar los bultos, pero no siendo así, entendemos que no cabe hacer efectiva la aplicación del mencionado suplemento.

SEXTA.- Por otra parte, en lo que se refiere a los servicios prestados por emisora, si bien entendemos adecuado que de establezca un importe máximo a pagar en la recogida del cliente que se hagan mediante este tipo de servicio, consideramos que, puesto que el precio del servicio se produciría desde el momento de bajada de bandera, es necesario que los usuarios puedan conocer la ubicación exacta del vehículo autotaxi en el momento en que se produce dicha bajada de bandera, toda vez que el usuario estaría ya abonando dicho servicio desde su adjudicación, por lo que tiene pleno derecho a poder conocer





dicha información. Máxime aun con los avances existentes en la tecnología relacionada con la geolocalización.

SÉPTIMA.- Asimismo, se impone además un máximo de mayor importe (6, 70 Euros, en vez de 3, 35 Euros en la Tarifa 1 y 7, 82 Euros en vez de 4,47 Euros en Tarifa 2) para los servicios prestados por emisora en los vehículos Eurotaxi que para realizar el servicio utilicen la plataforma para transportar personas discapacitadas, por lo que se está gravando injustificadamente a este colectivo y se está quebrando el principio de accesibilidad precisamente para este tipo de personas que merecen una mayor y mejor de las protecciones por parte de las Administraciones y de los servicios públicos.

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 de taxi de Mancomunidad desarrollo y fomento del Aljarafe, 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

