

**INFORME CPCUA N°41/2024**

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

**Sevilla, 6 de mayo de 2024**

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE  
ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE SOLICITUD DE REVISIÓN DE TARIFAS DE TAXIS DE  
LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN PARA EL EJERCICIO 2024**

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 Administración Pública, comparece y como mejor proceda,

**EXPONE**

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del expediente de solicitud de revisión de las tarifas de Taxis del municipio de la Línea de la Concepción para el ejercicio 2024, y ello en base a las siguientes:

## ALEGACIONES

**PRIMERA.-** El Consejo considera, con carácter general, que el expediente de revisión de tarifas que se presenta, pese a recoger los requisitos técnico-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.

**SEGUNDA.-** La presente propuesta de modificación tiene su origen en una solicitud formulada por la Sociedad Cooperativa Andaluza Linense de Radio Taxi para la actualización de tarifas para la ciudad de la Línea de la Concepción, con una subida que no es lineal variando el porcentaje de incremento dependiendo del concepto a facturar, destacando la subida de los principales conceptos tarifarios que oscila entre el 10,53% y el 11,11%.

La justificación principal de la subida se argumenta por dos factores, por un lado el descenso de la demanda de servicios y por otro por el incremento de los costes.

Llama la atención que gran parte de los datos que viene a justificar el descenso de la demanda de servicios hacen referencia a la época de la pandemia, por lo que entendemos que no se ajusta a la realidad actual.

Por otro lado, la propuesta de la subida se refiere, entre otros aspectos, a un incremento de gastos de explotación; la subida de la gasolina y gasóleo; y las cuotas de cotización de trabajadores por cuenta ajena.

Del mismo modo, resulta necesario poner de manifiesto que se dispone que la vida útil de los vehículos se estima en 8 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.

En este sentido, respecto a los vehículos taxi que componen la flota no se indica el tipo de combustible que utilizan cada uno de ellos, de hecho la referencia que se utiliza para justificar la subida es el precio de la gasolina.

Teniendo en cuenta que la amortización de los vehículos es de 8 años, es de suponer que parte del parque serán vehículos que utilicen GLP, por lo que el coste del combustible debería variarse de acuerdo a la realidad del parque de vehículos.

En la Memoria económica falta la cuenta de explotación. Es decir, no se aporta la previsión de gastos que se esperan obtener en el ejercicio ni la previsión de ingresos que se espera con la nueva tarifa, por este motivo no se justifica la subida de la tarifa, al no poder comprobar si es necesaria para la prestación del servicio del taxi, ya que el documento se limita a indicar en que proporción suben los precios y en enumerar los costes.

**TERCERA.-** Por otro lado no se hace mención a las deducciones de IVA de la compra, ni de las distintas bonificaciones por su destino a servicio público, por su uso por autónomo ni por los posibles descuentos por familia numerosa en cuanto al impuesto de matriculación.

En idéntico orden de cosas al expresado en el apartado precedente, este Consejo considera que no se ha acreditado, ni motivado, de modo suficiente el aumento de los gastos de mantenimiento de los vehículos, no sirviendo para justificar el incremento de tarifas la mera mención a tales subidas si no va acompañada de estudios soportados por fuentes fiables.

**CUARTA.-** En relación a la estructura tarifaria propuesta, este Consejo quiere señalar que la aplicación de la tarifa 2 las 24 horas en determinados días laborables, como los sábados, todos los días de Feria, y los días 24 y 31 de diciembre, no responde a una compensación económica por un servicio prestado en un horario o día que lo justifique. Además, señalar que es necesario que se especifique, que los incrementos originados con motivo de los días de Feria del municipio, sean de aplicación únicamente a los recorridos con origen y/o destino el Recinto ferial.

**QUINTA.-** Cabe señalar que, con respecto al apartado de suplementos sobre lo marcado en taxímetro a la tarifa urbana, el Consejo considera que el servicio por maleta no debe ser abonado si el bulto se traslada en el habitáculo como equipaje de mano.

Al respecto este Consejo viene argumentando su disconformidad con el suplemento incorporado bajo el epígrafe: “Por cada maleta, bulto o conjunto de bultos de más de 60 cm (Excluidas sillas de personas con discapacidad) que aumenta la factura, considerándose que debe ser suprimido.

En este sentido, 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 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”.

El Consejo considera que no queda suficientemente acreditado que los bultos que se indican en la propuesta de tarifas vengan, juntos o separados, a superar la capacidad de carga de hasta 330 litros que prescribe la normativa de aplicación, por lo que el suplemento por maletas no queda debidamente justificado, más si se considera que su transporte en el vehículo es un derecho de las personas usuarias.

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”.

**SEXTA.-** Se propone una subida del 50% del suplemento de “carriles por terrenos pedregosos”, del que ya nos posicionamos en contra en nuestro último informe debido a la subjetividad del mismo, ya que es un matiz que incluso podría variar dependiendo de la época del año o grado de mantenimiento por parte de la Administración, por lo que este Consejo se reitera en su posicionamiento.

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 actualización de las tarifas vigentes del servicio autotaxi de la ciudad de La Línea de la Concepción para el año 2024; 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.