

INFORME CPCUA N.º 109/2025

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

Sevilla, 17 de diciembre de 2025.

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DE TAXIS DE ALCALÁ DE GUADAÍRA**

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 Economía, Hacienda y Fondos Europeos, 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 modificación de tarifas de Taxis de Alcalá de Guadaíra y ello en base a las siguientes

ALEGACIONES

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

SEGUNDA.- El expediente viene a plantear un incremento lineal dentro de cada tarifa, para la tarifa 1 el incremento es del 5% y del 3,5% para las tarifas 2 y 3.

Llama la atención que partimos de un incremento aplicado hace apenas dos años, del 6 %, que se justificó expresamente en la situación geopolítica existente en aquel momento. Dicha situación no ha experimentado variaciones de relevancia en el período transcurrido desde entonces, por lo que entendemos que sus efectos ya quedaron debidamente absorbidos mediante el citado incremento previo.

De hecho, la propia memoria alude a incrementos tanto del IPC como del Euríbor desde el año 2022, extremo que consideramos inadecuado. Teniendo en cuenta que la tarifa fue objeto de revisión en 2024, los únicos datos económicos que podrían justificar una eventual modificación deberían ser los correspondientes al período posterior a la entrada en vigor de dicha revisión, y no los anteriores, pues de lo contrario se estaría produciendo una doble repercusión de los mismos factores económicos sobre las tarifas.

Del análisis de determinados datos, observamos incrementos que no consideramos razonables y que entendemos que no aparecen debidamente justificados en la memoria, siendo alguno de ellos ambiguos en su definición como puede ser el incremento del 525% de “Otros servicios, emisora, asociación, ITV”, el 46% del mantenimiento o un 19.05 de “gastos diversos”.

De este modo, y a pesar de los esfuerzos apreciables en la memoria económica presentada, entendemos que los gastos de asesorías y de administración, no deben ser repercutidos a los usuarios y, por tanto, no compartimos su inclusión para la determinación de las tarifas aplicables.

TERCERA.- Que, con relación a los costes de combustible, en la memoria, se ha limitado únicamente a reflejar unos supuestos precios finales de combustible de gasóleo e híbrido, no recogiendo en la memoria la existencia de coches en la flota que utilizan otros tipos de combustible para la prestación del servicio y que son más económicos, por lo que entendemos que debieron ser tenidos en cuenta para calcular los costes de forma más objetiva.

En Alcalá de Guadaira existe la posibilidad de suministrar sin problemas GLP, siendo un combustible más económico por lo que es de entender que parte de la flota debería haber pasado a utilizar esta opción, pero este aspecto no aparece referenciado en la memoria, máxime cuando las deducciones de IVA de la compra o las distintas bonificaciones por la compra de un vehículo bajo en emisiones podría ser más económico.

No tendría sentido que en los últimos años se hayan adquirido vehículos propulsados por gasóleo, precisamente por el coste del combustible respecto a otras alternativas, entendiéndose que una elección en este sentido supondría un mayor coste de producción rompiendo el principio del “cumplimiento de condiciones de eficiencia económica y buena gestión empresarial”, que obviamente no debe ser soportado por el usuario final.

Teniendo en cuenta que la vida útil de los vehículos se estima en 6 años. 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.

CUARTA.- En lo que afecta a las tarifas, y a pesar de que su configuración no es objeto de modificación, este Consejo quiere aprovechar la oportunidad para reiterar la postura que viene manteniendo en cuanto a que



rechaza la aplicación de la Tarifa 2 en los períodos “oficiales” de Feria y Semana Santa cuando resulta de aplicación esta Tarifa con carácter general durante dicho período y sin concreción espacial de los lugares en los que se aplica, puesto que se refiere a espacios temporales pero no a lugares en los que se produzcan especiales circunstancias que lo justifiquen puesto que resulta desproporcionado cobrar una tarifa reforzada para itinerarios que no conduzcan o partan del recinto ferial.

Del mismo modo, rechazamos que se aplique la Tarifa 2 los sábados no festivos, así como a los días 24 y 31 de diciembre y el 5 de enero, puesto que no se justifican servicios añadidos en días que son laborables y la ciudad y sus servicios públicos y privados funcionan a pleno rendimiento, sin que exista justificación alguna sobre la extensión de las tarifas.

Igualmente se opone este Consejo a la aplicación de un Tarifa 3, que no tiene acomodo normativo ni justificación económica alguna, resultando absolutamente desproporcionada, pues se pretende con esta un enriquecimiento económico para los prestadores del servicio en contra de los intereses de los usuarios. No puede tener cabida un suplemento que lo que pretende es gravar los servicios prestados en determinadas franjas horarias que ya sufren un incremento aplicado en la tarifa 2 con respecto a la tarifa 1.

Además en la propia tarifa 3 se propone establecer un coste de la carrera mínima que asciende a 8,80 euros, sin que tampoco se justifique en modo alguno este mayor incremento que quieren repercutir a las personas usuarias.

CUARTA.- Este Consejo rechaza asimismo, y en virtud de la normativa de aplicación, el suplemento establecido para cada bulto o maleta. En este punto, debemos reiterar que este Consejo viene manteniendo, en consonancia con lo que establece 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, 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 de este suplemento estaríamos, por tanto, asumiendo que el usuario está pagando por un derecho que viene intrínseco en la propia prestación del servicio.

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 DESFAVORABLE sobre el Expediente de modificación de las tarifas de Taxis de Alcalá de Guadaíra; 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.