

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

Sevilla, 15 de octubre 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 DEL PUERTO DE SANTA MARÍA**

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 el Puerto de Santa María y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

**Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía
(CPCUA)**

C/ Luis Montoto nº 133 planta baja 41071 SEVILLA.
Tfnos: 671564097-671563285
www.consejoconsumidoresandalucia.es
ccu.csalud@juntadeandalucia.es



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 este sentido, se incluye los gastos de servicios profesionales independientes, y que entendemos no han de ser repercutidos al usuario del servicio por cuanto no están relacionados directamente con este, al igual que ocurre con la partida de “Otros servicios, emisora, asociación, gestoría”, 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.

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: “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 gestoría en la memoria económica no cumple estos requisitos, al entender que la contratación de una gestoría es algo voluntario, y no es necesario para el desempeño de la actividad, por lo que no resulta necesario ni directamente relacionado con la prestación del servicio.

Los gastos referidos se cuantifican en unas cifras sin identificar el origen de las mismas, ni fuentes consultadas para determinar estas cantidades, este es el caso de los costes de mantenimiento, reparaciones y servicios profesionales.

De hecho, uno de los elementos que se invoca para justificar el incremento de la tarifa es la evolución del precio del gasóleo y la gasolina.

Sin embargo, este Consejo considera que dicho argumento no puede erigirse en la referencia principal, habida cuenta de que actualmente existen alternativas más económicas, como el GLP, plenamente disponibles en el municipio. Resulta llamativo que la memoria no haga ninguna mención a este combustible, cuando su uso permitiría reducir de forma significativa los costes de explotación.

Debe recordarse, además, que la vida útil de los vehículos se fija en seis años, lo que implica que la flota debe ser relativamente nueva. En este contexto, la incorporación progresiva de vehículos adaptados a combustibles alternativos, como el GLP, no sólo es viable, sino que contribuiría a disminuir de manera relevante los gastos de combustible.

En consecuencia, entendemos que la memoria debió valorar este aspecto, pues la introducción de estas tecnologías supondría un ahorro directo en los costes de operación y, por ende, un menor impacto tarifario para los usuarios.

SEGUNDA.- Se propone una subida lineal de las tarifas del 15%, porcentaje que según exponen es necesario para la adaptabilidad de las tarifas al mercado.

Este Consejo viene considerando 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, máxime teniendo en cuenta que la vigente tarifa proviene de la actualización realizada en 2023 donde la subida fue de un 1,81%.

TERCERA.- En cuanto a los días de Semana Santa se aplican las tarifas 2 y 3, 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 3 (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 se rigen las tarifas 2 y 3, 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 14 a 21 horas de los días 24 y 31 de diciembre, y 5 de enero, se tratan de días laborables en los que no está justificado la aplicación de la tarifa 2. Estos mismo días van a la tarifa 3 (la más cara) en el horario de 21:00 a 7:00 horas.

Entendemos del mismo modo, que no existe justificación para que todos los sábados y domingos de junio a septiembre de 2:00 a 7:00 se aplique la tarifa 3, ya que todos los sábados y domingos del año se aplica la tarifa 2, las 24 horas del día, por lo que ese horario ya se encuentra agravado por la tarifa 2.

CUARTA.- Así mismo, se propone como nuevos suplementos (Puerto Sherry, el tomillar y Valdelagrana), aspecto que no compartimos.

Esta propuesta parte de la base de que en todo caso el taxista va a recorrer en vacío parte del trayecto contratado, a pesar de que como la misma memoria refiere son zonas de alta demanda de servicios especialmente en verano. En este sentido entendemos que en tanto

en cuanto las referidas zonas formen parte del término municipal del Puerto de Santa María carece de sentido que se establezca un precio que penalice a este tipo de servicios con respecto al de otros vecinos.

QUINTA.- En cuanto al suplemento para vehículos de siete plazas, cuando exceda de cinco viajeros, señalando como justificación para este suplemento, el mayor coste de adquisición de los vehículos de más de cinco plazas, mayor consumo de combustible y conservación del vehículo, sin embargo esta no puede ser la razón de este suplemento puesto que estos vehículos puede prestar sus servicios a cualquier viajero, no siendo exigible que supere los cinco pasajeros, la conservación del vehículo, coste del vehículo y consumo es idéntica transporte un pasajero; cinco o más.

SEXTA.- Sería recomendable que se se indicara como se configura dentro de la tarifa la aplicación de 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 determina dos 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 recogién dose 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.

SÉPTIMA.- Por otro lado, nos oponemos a la aplicación de algunos de los suplementos planteados, por no obedecer a servicios efectivamente prestados que exijan un sobrecoste del precio final, como es el caso de Suplemento de Bultos de más de 60 cm.

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.

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 Puerto de Santa María, 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 indicado