

**MEMORIA ECONÓMICA DE ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN
DE LAS TARIFAS Y LOS COSTES DEL TAXI EN EL ÁREA
METROPOLITANA DE BARCELONA**

Sergi Cutillas Márquez, Economista

Noviembre de 2021

Informe elaborado para: Associació Élite Taxi

INDICE

Introducción	3
Disponibilidad estadística y metodología	3
Desprotección del taxi ante las subidas de precios	4
Evolución tarifaria y evolución del coste de la actividad	6
Evolución de las tarifas:	6
Estructura de costes:.....	7
Análisis de los componentes de costes:	8
Evolución de los costes:.....	11
Gastos del vehículo:.....	13
Otros gastos:.....	16
Propuestas y conclusiones	17

Introducción

El presente informe tiene como objetivo mostrar la pérdida de poder adquisitivo del sector del taxi del Área Metropolitana de Barcelona (AMB en adelante) debido a la política de contención indirecta de las tarifas promovida por el AMB.

En la primera parte, se argumenta que tal contención tarifaria deja al taxi indefenso ante las actuales subidas de precios, especialmente de los combustibles y otros costes relacionados con el transporte, lo que es contrario al contenido de la ley 02/2015 de desindexación de la economía española.

En la segunda parte, se analiza la evolución de las tarifas con respecto al coste de la actividad en el territorio y a los precios generales.

El tercer apartado presenta las propuestas y las conclusiones de forma resumida.

Disponibilidad estadística y metodología

El presente informe es un análisis descriptivo de tipo comparativo, principalmente con datos de panel. Las principales fuentes de datos provienen del Instituto Metropolitano del Taxi y del Instituto Nacional de Estadística.

TAXI
BCN

Desprotección del taxi ante las subidas de precios

La práctica contención tarifaria indirecta promovida por el AMB desde 2019 deja al taxi del AMB indefenso ante los recientes incrementos de los costes de la actividad. De hecho, durante estos últimos años el taxi del AMB ha debido incurrir en distintos costes relativos al cumplimiento del nuevo Reglamento que le han supuesto un coste variable, y por tanto recurrente, añadido. Este es el caso de la introducción de la impresora, los medios de pago telemáticos, el módulo luminoso identificativo digital de tarifas y la introducción de la tarifa 3.

La impresora ligada al taxímetro es un aparato muy especializado que, por serlo, tiene un precio elevado, costando aproximadamente 200 euros. A esto cabe sumar los gastos de mantenimiento y de papel asociados a ella. A su vez, la obtención de TPV o datáfono obligada por el reglamento conlleva también un gasto fijo inicial y otro variable de comisiones bancarias. Además, la obligación de cobrar por medios electrónicos o digitales ha propiciado una reducción de las propinas, dado que los usuarios no suelen dejar propina cuando realizan pagos con tarjetas o teléfono móvil. En este sentido, cabe recordar que el artículo 128 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el artículo 11 del Reglamento EC/974/98 establecen que los billetes y las monedas emitidos por el Banco Central Europeo y los bancos centrales nacionales son el único dinero de curso legal en la Unión Europea. Por lo tanto, la ley primaria de la UE establece que el dinero en efectivo es el dinero de mayor rango ante la ley y el único oficial. La sentencia reciente del TJUE en relación a los casos C-422/19 y C-423/19¹ deja claro que es obligatorio aceptar el dinero en efectivo como pago de bienes y servicios, tanto por parte de la administración como de los agentes económicos privados, salvo en excepciones muy puntuales. Siendo así, si la administración favorece el dinero digital por encima del dinero oficial, debería facilitar medios de pago digitales gratuitos o sufragar los costes adicionales generados por la obligación de cobrar por medios de pago privados. Por último, la introducción de la tarifa 3 sin que haya un servicio de navegación estandarizado implica que haya tantas tarifas 3 como navegadores, dado que el precio

¹ Ver sentencia en los asuntos acumulados C-422/19 y C-423/19. Johannes Dietrich y Norbert Häring/Hessischer Rundfunk https://www.iustel.com/diario_del_derecho/noticia.asp?ref_iustel=1207398

ofrecido por la tarifa 3 se realiza según el trayecto decidido por el operador, el cual varía con los diferentes navegadores. A la práctica, por lo tanto, no hay una tarifa 3, sino simplemente unos parámetros mínimos que no evitan que los operadores privados decidan realizar el servicio por rutas más largas y/o menos eficientes para el consumidor para aumentar los ingresos. También, el hecho de que no exista una plataforma de intermediación pública o sin ánimo de lucro a coste cero o reducido, *de facto* obliga a los taxistas a contratar con intermediarios digitales privados para cumplir con la obligación de ofrecer la tarifa 3, lo cual implica pagar comisiones tanto fijas como variables a estos operadores.

Además, a partir de marzo de 2020 el taxi del AMB tuvo que enfrentarse a la situación de parón de la actividad causado por las restricciones de la pandemia del Covid-19, la cual le ha causado un grave perjuicio económico. Las mismas restricciones han generado desajustes en las cadenas de suministro global que actualmente generan problemas de abastecimiento e incrementos de precios, en especial en el sector energético. Los combustibles para automóviles no son una excepción y ya acumulan subidas de alrededor del 20% respecto al 2020. A pesar de ello, las tarifas se han mantenido congeladas en este último año. La dinámica inflacionaria no tiene visos de mejorar en el corto plazo y se vuelve más acuciante cada día que pasa, dado que estos incrementos de precios combinados con el bajón en la actividad generado por las restricciones ponen una presión insoportable sobre la sostenibilidad financiera del taxi del AMB. A pesar de ello, por las conversaciones recientes entre Elite Taxi y los representantes de la administración, el AMB se muestra reacia a subidas significativas de las tarifas ante situación actual, lo que es contrario a la Ley 2/2015 de desindexación de la economía española. A pesar de las subidas en los costes relacionados con el transporte, las tarifas apenas han subido en los últimos años, y las que ha habido han sido neutralizadas por los incrementos de costes provocados por requerimientos de la administración mencionados anteriormente, como la introducción de la tarifa 3. La Ley 02/2015 de desindexación de la economía española, está diseñada especialmente para evitar los efectos perversos de ligar los precios sectoriales a índices generales de precios sin tener en cuenta los costes del sector en cuestión. La misma ley especifica que los precios

podrán ser objeto de revisión periódica no predeterminada o de revisión no periódica siempre que se justifique en una memoria económica específica para este fin.

Evolución tarifaria y evolución del coste de la actividad

Evolución de las tarifas:

Las tarifas del taxi del AMB no han variado desde 2020 y se han incrementado muy poco desde 2019. Como puede observarse, los elementos principales de la tarifas, como la bajada de bandera de las tarifas 1 y 2 han subido un 2,27% y los euros por km de las tarifas 1 y 2, han subido 0,85% y 0,71%, respectivamente. La hora de espera de estas dos tarifas también se ha incrementado un modesto 0,89%. Si observamos la tarifa 3, parece que ésta ha sufrido subidas importantes desde 2019. Sin embargo, la tarifa 3 actual, la actual 'tarifa digital' o de precio cerrado, no es la tarifa 3 del periodo anterior a 2020. En 2019 se modificaron las tarifas, incorporando la anterior tarifa 3, correspondiente a los horarios de noche de fines de semana y festivos, a la tarifa 2. A partir de ese momento, se pasó a usar la tarifa 3 para ofrecer servicios con un trayecto y precios acordados con anterioridad a la carrera ('cerrados') a través de una aplicación digital. Es por eso que no se pueden comparar los precios de la anterior tarifa 3 a la actual, dado que son completamente distintas. El precio por km de la tarifa 3 actual parecería más cara que las tarifas 1 y 2, pero hay que tener en cuenta que ésta incluye elementos de precio de hora de espera y precio por km en el mismo cálculo, y es por esa razón por la que el número es ligeramente más alto que en el precio por km de las tarifas 1 y 2. También podemos observar como los suplementos se han mantenido congelados en el último año, aunque sufrieron una subida importante en 2020.

BCN

Tabla 1. Evolución de las tarifas del AMB.

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Variación 2021-2019
Tarifa 1	Bajada de bandera	2,1	2,1	2,1	2,15	2,2	2,25	2,25	2,27%
	Euros km	1,07		1,1	1,13	1,17	1,18	1,18	0,85%
	Hora de espera	21,23		21,27	22,1	22,4	22,6	22,6	0,89%
Tarifa 2	Bajada de bandera	2,1	2,1	2,1	2,15	2,2	2,25	2,25	2,27%
	Euros km	1,3	1,3	1,3	1,34	1,4	1,41	1,41	0,71%
	Hora de espera	21,7	21,7	21,7	22,4	22,4	22,6	22,6	0,89%
Tarifa 3	Bajada de bandera	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,25	3,25	-
	Euros km	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,7	1,7	-
	Hora de espera	21,7	21,7	21,7	22,4	22,4			
Tarifa 4 Aeroport		39	39	39	39	39	39	39	0,00%
Suplementos									
	Aeropuerto (entrada/sortida)				3,1	3,1	4,3	4,3	38,71%
	Estación marítima Moll Adossat (Salida)				3,1	3,1	4,3	4,3	38,71%
	Fira Barcelona Gran Via Montjuïc 2 (l'Hospitalet)				2,1	2,1	2,5	2,5	19,05%
	Estaciones de Sants (salida)				2,1	2,1	2,5	2,5	19,05%
	Vehículos de 7 plazas com más de 4 pasajeros				3,1	3,1	4,3	4,3	38,71%
	Maleta o similar superior a (> 55 x 40 x 20 cm)				1	1			
	Noches especiales (20:00 – 8:00 h)				3,1	3,1	3,1	3,1	0,00%
Otros conceptos									
	Percepción mínima trayectos origen aeropuerto incluyendo todos los suple				20	20	20	20	0,00%
	Taxi emisora hasta el lugar de encoche, precio máximo T-1				3,4	4			
	Taxi emisora hasta el lugar de encoche, precio máximo T-2				4,2	4			
	Taxi emisora hasta el lugar de encoche, precio máximo T-3				4,5	4			
	Percepción mínima trayectos servicio radioemisora				7	7	7	7	0,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de oficiales de tarifas.

Estructura de costes:

El decreto 55/2017 que desarrolla la ley de desindexación dice textualmente que “[E]l uso de la indexación debe ceñirse a los casos en que dicho mecanismo sea necesario y eficiente, vinculando la evolución de los precios de los bienes y servicios a la de sus determinantes fundamentales, en particular, a la de los costes de producción de dichos bienes y servicios.” En su artículo 12 especifica que la memoria justificaba de la revisión de precios deberá contener un análisis de los componentes del coste cuyo precio haya experimentado variaciones significativas y que previsiblemente vayan a mantenerse a lo largo del tiempo, así como su ponderación en el valor íntegro de la actividad y la evolución de los índices de precios relacionados con los mismos. Esto debe permitir realizar una valoración del impacto estimado de tales subidas sobre el valor íntegro de la actividad.

Teniendo en cuenta lo anterior, la actual memoria presentará un análisis de los componentes del coste cuyo precio ha experimentado variaciones basándose en el estudio de datos de indexación necesarios y eficientes. Con él se comparará la evolución

de los precios de los bienes y servicios (las tarifas del AMB) con la de sus determinantes fundamentales, en particular, los costes de producción de dichos bienes y servicios, con el fin de determinar cuál ha sido el impacto estimado de los recientes incrementos de costes.

Análisis de los componentes de costes:

La **estructura de costes de taxi** según el Instituto Metropolitano del Taxi se compone de los siguientes elementos:

Tabla 1. Elementos, sumas y ponderaciones de los costes del taxi según el IMET:

Elementos de la estructura de costes	Costes anuales según IMET	Porcentaje según IMET	Subida según IMET	Ponderación
Salarios	15.500	45,5%	3,1%	1,4
Seguridad social	5.115	15,0%	3,1%	0,5
Amortización	2.822	8,3%	1,2%	0,1
Seguros	1.594	4,7%	-4,8%	-0,2
Impuestos	976	2,9%	0,6%	0,0
Parking	1.324	3,9%	0,3%	0,0
Comisiones bancarias	0	0,0%	0%	0,0
Radioemisora	431	1,3%	2,9%	0,0
Apps	0	0,0%	0%	0,0
Combustibles	3.303	9,7%	4,7%	0,5
Mantenimiento	3.027	8,9%	1%	0,1
Costes totales	34.092	100,0%	12,1	2,36

Fuente: IMET

Cabe destacar que en esta tabla presentada por el IMET a los representantes de la Taula técnica existen numerosos problemas. En primer lugar, hay aproximadamente 10.525 licencias de taxi en el AMB, pero 13.253 conductores, según datos del Anuario

Estadístico de la Ciudad de Barcelona de 2019. Eso significa que cada licencia cuenta con 1,26 puestos de trabajo. Por lo tanto, la estructura de costes debería ponderar los costes laborales anuales de un trabajador de acuerdo a esta ratio. Es decir, los costes anuales por salarios y seguridad social serían un 26% más elevados respecto a los datos presentados por el IMET. Es decir, de 19.530 euros en salarios y 6.455 euros en cotizaciones a la seguridad social. Por otro lado, la estructura de costes del IMET no contempla los costes bancarios. Como se ha mencionado anteriormente, el Reglamento del taxi del AMB en su Artículo 28.1.g) y en su Disposición Transitoria octava, modificados mediante publicación en el [BOP en 11 de julio de 2016](#) estableció la obligatoriedad, a partir de 1 de enero de 2017, de contar con sistemas de cobro por tarjeta bancaria o, si cabe, el equivalente en sistemas de pago móvil. Los gastos relacionados al cobro por tarjeta pueden tener un coste de entre 200 y 400 euros anuales de promedio. Dado que la administración competente establece esta obligación, debería contemplarla también en la estructura de costes. Además, como se mencionaba anteriormente, el artículo 128 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el artículo 11 del Reglamento EC/974/98 establecen que los billetes y las monedas emitidos por el Banco Central Europeo y los bancos centrales nacionales son el único dinero de curso legal en la Unión Europea. La sentencia reciente del TJUE en relación a los casos C-422/19 y C-423/19 deja claro que es obligatorio aceptar el dinero en efectivo como pago de bienes y servicios, tanto por parte de la administración como de los agentes económicos privados, salvo en excepciones muy puntuales. Siendo así, si el gobierno del AMB considera que el taxi del AMB debe cobrar por otros medios que el dinero oficial, debe facilitar medios de pago digitales gratuitos o sufragar los costes adicionales generados por tal obligación de cobrar por medios de pago privados que establece a los taxistas.

El IMET tampoco ha tenido en cuenta los gastos de gestoría en su estructura de costes. Según las estimaciones de Elite Taxi, los costes de gestoría son de aproximadamente 30 euros mensuales, o sea, 360 euros anuales. Estos son costes que asumen la práctica totalidad de los taxistas.

Por último, el IMET dice que los gastos anuales promedios de los taxistas en radioemisoras son de 431 euros. La cuota mínima de las radioemisoras es muy superior a este importe. Suponemos que el IMET pondera el coste anual de los servicios de radioemisora por el porcentaje de taxistas que usan los servicios de radioemisora, de la misma manera que el cálculo de la estructura de costes realizado por Elite Taxi realiza al ponderar los costes laborales promedios de 1,26 trabajadores por licencia de taxi. Aún, así, el importe nos parece bajo, y no incluye los costes de usar apps de intermediación. Por ejemplo, los costes fijos y variables sumados de los servicios de apps como FreeNow o Taxi Ecològic pueden alcanzar los 300 euros mensuales, y nunca se sitúan por debajo de los 170 euros mensuales. Los costes de radioemisoras pueden ser inferiores, aunque tampoco suelen ser inferiores a 120 euros mensuales. Por lo tanto, el coste anual se situaría entre 1.440 euros y 3.600 euros según la radioemisora o app utilizadas. Suponiendo que aproximadamente la mitad de taxistas del AMB trabajan con radioemisoras y/o apps, y ponderando de acuerdo a esto, el coste por taxista promedio se situaría más en el entorno de los 1.200 euros anuales.

Por lo tanto, la estructura de costes quedaría así:

Tabla 2. Elementos, sumas y ponderaciones de los costes del taxi según Elite Taxi:

	Costes anuales según EliteTaxi	Porcentaje según EliteTaxi	Variación respecto a los costes contemplados por IMET
Salarios	19.530	47,9%	26%
Seguridad social	6.445	15,8%	26%
Amortización	2.822	6,9%	0%
Seguros	1.600	3,9%	0%
Gestoría	360	0,9%	-
Impuestos	976	2,4%	0%
Parking	1.324	3,3%	0%

Comisiones bancarias	150	0,4%	-
Radioemisora y/o apps	1.200	2,9%	278%
Combustibles	3.303	8,1%	0%
Mantenimiento	3.027	7,4%	0%
Total costes	40.736,9	100%	19,5%

Esto supone que **las nuevas tarifas deberían poder compensar este 19,5%** que actualmente no está contemplado en la metodología de estructura de costes aplicada por el IMET para calcular el sistema tarifario vigente.

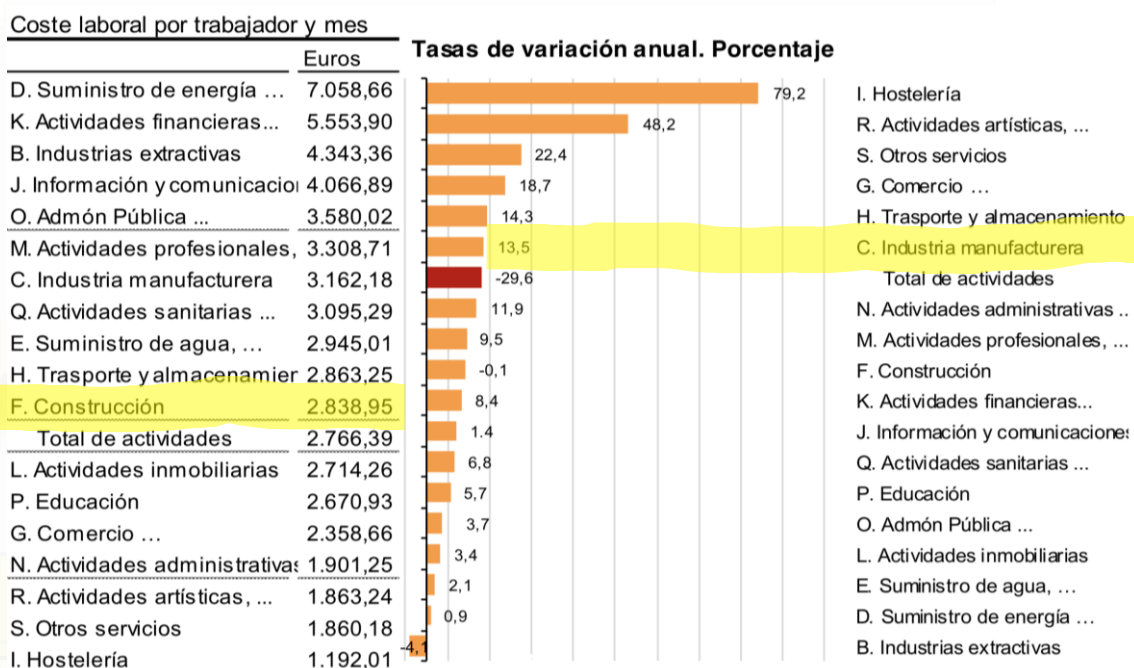
Evolución de los costes:

Una vez analizada la estructura de costes debemos proceder a analizar la **evolución de las diferentes componentes de la estructura**. Para ello es preciso analizar los componentes del Índice de Precios al Consumo. Por razones de disponibilidad de datos esto se realizará a nivel estatal, para pasar posteriormente a comparar con las tarifas del AMB.

Gastos de personal:

La primera categoría a tener en cuenta es la de **gastos de personal**, que supone entre un **60% y un 65% del coste de total de la actividad**. Para poder estudiar la evolución de los gastos de personal del sector del taxi debemos analizar la evolución de los Costes Laborales de Transporte y almacenamiento. Si observamos los datos más recientes publicados por el INE, correspondientes a la Nota de Prensa sobre la Encuesta Trimestral de Coste Laboral (ETCL), publicada el 16 de septiembre de 2021, sobre el segundo trimestre de 2021, vemos que el sector del Transporte y almacenamiento ha experimentado en el segundo trimestre de 2021 un aumento de costes del 14,3% en términos interanuales.

Gráfico 1. Evolución del Coste Laboral en el segundo trimestre de 2021. Ámbito estatal.



Fuente: INE

Sin duda, la evolución de las distintas secciones de actividad refleja el grado de afectación de la situación tan especial derivada de la pandemia y de las medidas puestas en marcha para su contención. En general, durante el segundo trimestre de 2021 ha habido una menor incidencia de los ERTE en todas las actividades económicas, dando lugar a un aumento de los costes salariales y, en menor proporción, de los otros costes, como consecuencia de las exoneraciones en las cotizaciones sociales. Por su parte, las horas efectivamente trabajadas han aumentado más que los costes en todas las actividades económicas que estaban más afectadas, por lo que el coste por hora trabajada ha disminuido. Los trabajadores acogidos a un ERTE continúan perteneciendo a la plantilla de sus empresas, pero no son remunerados con salarios, sino con prestaciones aportadas directamente por el SEPE y, en algunos casos, complementadas por las propias empresas. Además, como se ha comentado anteriormente, las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores de estos trabajadores así como de los que se reincorporan a la actividad tienen exoneraciones.

Gastos del vehículo:

En segundo lugar, es necesario analizar la evolución de los **costes relacionados con los vehículos** y sus componentes, el mantenimiento, y los combustibles y carburantes necesarios para su funcionamiento, que suponen aproximadamente **el 30% de los costes del taxi**. Para ello cabe **analizar el subgrupo de precios del IPC denominado Transportes**. Este subgrupo, supone aproximadamente un 15,6% del peso del Índice general, según las Ponderaciones del IPC Nacional de los distintos subgrupos, según el Instituto Nacional de Estadística.²

Al analizar con detalle, vemos que el grupo de Transportes del IPC incluye **el subgrupo 071 Vehículos**,³ cuya ponderación es de aproximadamente el 5,15% del total del IPC, y, por lo tanto, **el 33% del total del Transporte**. Esta clase incluye principalmente los gastos de adquisición de vehículos, con matriculación e IVA incluidos.

El grupo Transportes también incluye **el subgrupo 072 Bienes y servicios relativos a los vehículos**,⁴ que tiene una ponderación del 8,87% en relación al total del IPC, y por lo tanto supone un **56,85% de la ponderación respecto al grupo Transportes**. Esta clase incluye distintas subclases que afectan a la estructura de costes del taxi como:

- Repuestos y accesorios de mantenimiento, correspondientes a los neumáticos nuevos o usados, bujías, amortiguadores, baterías, correas, filtros y otras piezas de repuesto para vehículos adquiridos directamente por el hogar; los productos específicos para la limpieza y mantenimiento de los vehículos tales como pinturas, fundas, alfombras, ceniceros, embellecedores, barras de seguridad, etc;
- Carburantes y lubricantes, que incluyen todo tipo de gasolinas, gasóleo, carburantes y mezclas, etc. para toda clase de vehículos, aceites y lubricantes (con inclusión de los aditivos), líquidos de frenos y de transmisión, anticongelantes, etc. adquiridos por el hogar;

² INE (2021). IPC. Ponderaciones. Base 2011. Enlace: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=3360>

³ INE (2012). Índice de Precios de Consumo. Base 2011. Metodología.

<https://www.ine.es/metodologia/t25/t2530138.pdf>

⁴ *Ibíd.*

- Servicios de mantenimiento y reparaciones, que incluyen cambios de aceite y filtros, lavado, puesta a punto, equilibrado de ruedas y otros servicios relativos al mantenimiento y/o reparación de los vehículos efectuadas en talleres o por mecánicos. Esto incluye el gasto tanto en los materiales como en la mano de obra. Servicio de grúa, ITV. y otras revisiones;
- Otros servicios relativos a los vehículos, como aparcamientos, compra de tarjeta ORA, gastos en parquímetros y similares, peajes en autopista, túneles, puentes, etc, Autoescuela, tasas por exámenes y las pagadas por renovación del carné de conducir y obtención del permiso, Alquiler de garajes cuando son independientes del alojamiento; alquiler de vehículos sin conductor, Otros gastos en servicios relacionados con el automóvil.

Finalmente, el grupo Transportes del IPC también incluye **el subgrupo 073 de Servicios de transporte**,⁵ que tiene una ponderación del 1,57% del total del IPC, y, por lo tanto, **aproximadamente un 10% del total del grupo Transportes**. Esta clase tiene poca relación con el coste del servicio del taxi, dado que incluye los precios de los servicios de otros transportes como el ferrocarril, el transporte aéreo, el autobús, etc. Además, incluye el precio del mismo servicio del taxi, que se incluye en la subclase 0732 de Transporte de carretera, por lo que no es una clase con valor explicativo en relación a los costes del taxi. **Del grupo Transportes solo nos interesan los subgrupos 071 y 072**, que incluyen los elementos de la estructura de costes del taxi que suman aproximadamente un 30% de los costes totales del taxi.

Como se puede apreciar en la tabla siguiente, desde septiembre de 2021 los costes que tienen más peso en la estructura de costes (más allá de los costes laborales) han subido de forma significativa. La comparación de la evolución de la subclase del servicio del taxi en el estado español con el subgrupo Transportes en Cataluña muestra que, el coste de Transportes se ha incrementado un 10% mientras que el precio del servicio del taxi solo ha incrementado un 0,2% en el estado en el último año.

⁵ *Ibíd.*

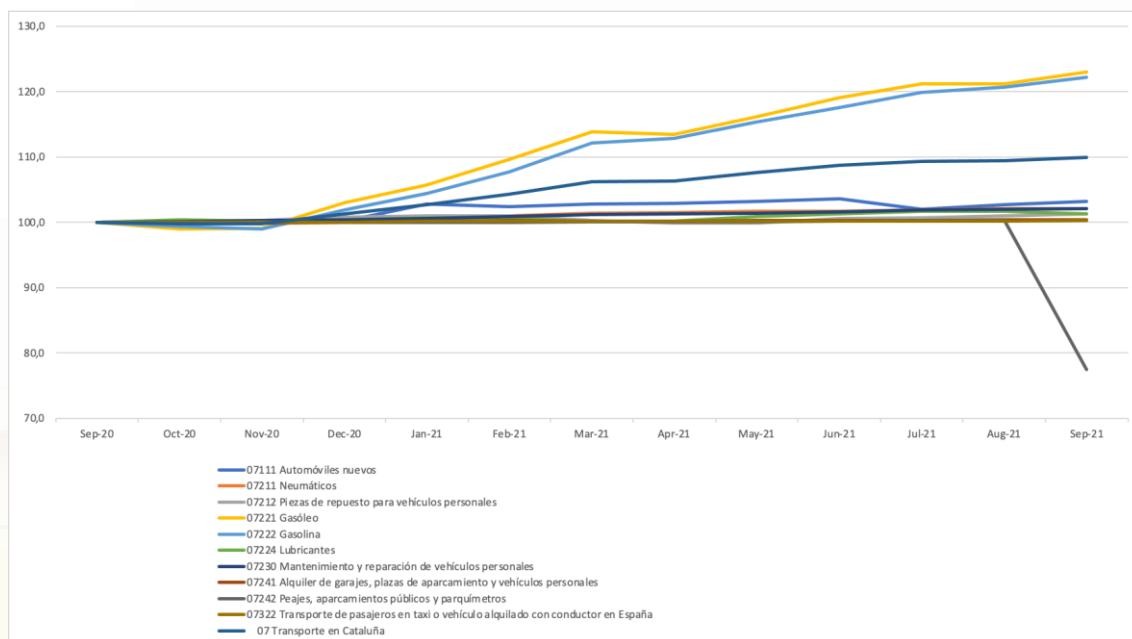
Tabla 3. Variación interanual de las subclases del subgrupo Transportes a nivel estatal y del subgrupo Transportes a nivel de Cataluña (septiembre 2021).

	Sep-21
07111 Automóviles nuevos	3,2%
07211 Neumáticos	2,0%
07212 Piezas de repuesto para vehículos personales	1,2%
07221 Gasóleo	23,0%
07222 Gasolina	22,1%
07224 Lubricantes	1,3%
07230 Mantenimiento y reparación de vehículos personales	2,1%
07241 Alquiler de garajes, plazas de aparcamiento y vehículos personales	0,4%
07242 Peajes, aparcamientos públicos y parquímetros	-22,5%
07322 Transporte de pasajeros en taxi o vehículo alquilado con conductor en España	0,2%
07 Transporte en Cataluña	10,0%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

A pesar de las subidas de costes superiores al 10%, como se ha mencionado **el precio medio del servicio de taxi en España ha subido un 0,2%** en el último año, **y en el AMB las tarifas se congelaron en 2020**. En el siguiente gráfico se puede apreciar de forma más visual como entre septiembre de 2020 y septiembre del 2021, los componentes del subgrupo Transportes se han incrementado de forma muy significativa.

Gráfico 2. Evolución de las subclases de Transportes comparado con la subclase de servicio del taxi estatal y de los costes de Transporte en Cataluña (septiembre 2021).



Fuentes: Elaboración propia en base a las estimaciones del INE.

Otros gastos:

Del resto de componentes relevantes de la estructura de costes, los que más peso tienen son el de seguros (entre un 4 y 5% de los costes) y el de administración (2,9% de los costes). El INE no cuenta con datos de la evolución de servicios contables en estos últimos años. En cuanto a los seguros, desde septiembre de 2020 éstos han subido en 2,53%.

Propuestas y conclusiones

El AMB, a través del IMET, ha estado calculando las tarifas en base a una estructura de costes que no tiene en cuenta costes importantes, que en total suponen un 22% añadido a la estructura. En especial, el IMET no ha tenido en cuenta que por cada licencia de taxi del AMB hay 1,26 conductores, lo que supone que el coste laboral por licencia es de 1,26 veces el coste que tiene en cuenta en la estructura de costes presentada recientemente ante los taxistas en la Taula técnica. Además, el IMET no ha estimado bien los gastos de radioemisora y/o app, que son muy superiores a los que presenta, dado que actualmente la mitad de la flota ya trabaja con radioemisoras o apps intermediadoras, que suponen un coste mensual de entre 120 a 300 euros mensuales. Por otro lado, tampoco tiene en cuenta que existen otros gastos menores, pero significativos y relacionados con las obligaciones administrativas, como los gastos bancarios y de gestión.

Si comparamos la evolución tarifaria con respecto a la evolución de los costes de la actividad en el último año el resultado es alarmante. Cuando analizamos la evolución de la estructura de costes del taxi vemos que desde el año pasado los costes de personal han subido un 14,3%. Desde septiembre de 2020, el incremento del coste del transporte a nivel estatal ha sido del 10%, mientras que en el AMB las tarifas se congelaron en 2021.

En especial, ha habido subidas de los costes de compra de vehículos (3,2%), del precio de la gasolina (22,1%), del gasóleo (23%), y del mantenimiento y la reparación de vehículos (2,1%), mientras que el precio medio del servicio de taxi en España solo ha subido un 0,2% y, como ya se ha dicho, en el AMB no hubo subidas tarifarias en el último año. Por lo tanto, desde el año pasado **el taxi ha sufrido una subida de costes de entre el 14,3%** (porcentaje de incremento del coste laboral) **y el 16%** (porcentaje aproximado de incremento de los costes de transporte y otros gastos) sin trasladar nada de esta subida los precios del servicio, lo cual supone una reducción de los ingresos muy significativa.

En resumen, el AMB ha impuesto a los taxistas una serie de obligaciones costosas que han supuesto una contención de tarifas indirecta. En especial, la tarifa 3 supone un coste añadido y una discriminación en contra de aquellos taxistas que elijan no trabajar con apps. En segundo lugar, la estructura de costes aplicada en la metodología para calcular las tarifas es errónea, dejando sin computar aproximadamente un 20% de los costes totales de la actividad. En tercer lugar, los costes del taxi se han incrementado entre un 14 y 16% en el último año.

En consecuencia, para abordar la problemática expuesta en esta memoria **se realizan las siguientes propuestas:**

- 1. Una subida directa del 15% de todas las categorías tarifarias**
- 2. Una subida directa del 5% de todas las categorías tarifarias y una subida indirecta a través de la habilitación de una aplicación pública que permita homogeneizar la tarifa 3 para todos los taxistas sin coste, y que incorpore servicios de localización, contratación y cobro electrónico y/o digital, abaratando o eliminando así los costes relativos a las comisiones de las empresas intermediadoras digitales y a las comisiones bancarias.**