



**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 julio 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 AUTO TAXI DE LA
CIUDAD DE ALMERÍA PARA 2025.**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuaris 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 Almería y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Previa.

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.





SEGUNDA.- Memoria económica.

La presente propuesta de modificación tiene su origen en una solicitud formulada por la Asociación unión provincial del taxi de Almería, para la actualización de tarifas para la ciudad de Almería año 2025, de la que finalmente ha sido aprobada una subida del 2% por los distintos conceptos tarifarios, introduciendo en tarifa un precio más elevado del kilómetro recorrido y una carrera mínima para los servicios en la zona periurbana, para cada una de las tres tarifas que integran la misma.

La memoria económica presentada junto con la propuesta de modificación no justifica la necesidad de subida de la tarifa en los términos aprobados. 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: “...*No podrán 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 explotación recogidos en la memoria económica no cumple estos requisitos.

Es de destacar en este punto, que la propuesta de una subida lineal del 2% y creación de nuevos conceptos tarifarios, refiere como justificación de la subida el porcentaje del IPC e incrementos de gastos de explotación, destacando la subida de los seguros de vehículos y del precio de los automóviles. Sin embargo, en la propia memoria económica al analizar los costes de explotación se refiere descenso en las partidas correspondientes a autónomo, combustible y reparaciones, que según el propio documento representa un 38,22% de los costes, con estos datos el consejo no considera justificada la subida del 2% y los nuevos conceptos tarifarios.





Siendo de significar que la tarifa se incrementó para el año 2024 en un 3,5%, y se incluyó el suplemento por mascota y por cada pasajero que exceda de la cuarta plaza.

Así mismo se incluyen gastos que no son inherentes a la prestación del servicio y, por consiguiente, tampoco repercutibles a los usuarios, como es el caso de la partida de “Servicios profesionales independientes”, que es completamente potestativo para los prestadores del servicio, pueden elegir contratarlo o no, en todo caso, ese importe no debe repercutirse en las personas usuarias; al igual que ocurre con la partida de “Otros servicios, emisora, asociación, PRL, etc.”, 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, además de la absoluta indeterminación de la partida de “Gastos diversos” que no viene desglosado en la memoria y, por tanto, es abstracto y de difícil justificación. Lo mismo sucede con “Otros” incluido en el apartado “impuestos y tasas”, que no es un gasto totalmente indeterminado. Estos gastos injustificados y no relacionados con la explotación representan un 10,01% de los costes de explotación incluidos en la memoria económica justificativa.

Del mismo modo, resulta necesario poner en alza que se dispone que la vida útil de los vehículos se estima en 6 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.

Es de significar que la memoria justificativa no explica ni justifica de ninguna forma como se obtienen los datos del precio de los costes para el año 2025 que sirven de fundamento para instar la actualización de la tarifa objeto de este informe. Así se recoge que hay incremento en las labores de mantenimiento del vehículo si bien no indica qué fuentes se han consultado para incluir los





importes que se refieren y no otros, resultando llamativo que la partida de reparaciones haya bajado y subido la de mantenimiento.

A continuación se tratarán las deficiencias detectadas en la memoria económica al analizar las diferentes conceptos tarifarios.

TERCERA.- Tarifas, horario y fechas de aplicación.

En relación a las tarifas y su aplicación por fechas y horas, 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 22:00 a 08:00 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 3, máxime cuando existe un horario de aplicación de la tarifa 2 para los días laborables de 22:00 a 06:00 horas, estos días laborables debería tener el mismo tratamiento y si estos días cayeran en domingo también sería aplicable la tarifa 2.

CUARTA.- Suplementos.

En cuanto a los suplementos mostramos nuestro desacuerdo con el mantenimiento en la tarifa e incremento en un 2% del suplemento por cada bulto o maleta, por no obedecer a servicios efectivamente prestados que exijan un sobrecoste del precio final.





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.

En cuanto al suplemento por cada viajero que excede de cuatro no se señala justificación alguna para el mantenimiento de este suplemento. En este sentido, es el propio empresario el que opta por la adquisición de este tipo de vehículo entendemos que valorando las ventajas que este le puede proporcionar en el desarrollo de su actividad, sin que esto pueda sustentar un incremento injustificado de la tarifa y por ende, indebidamente repercutido en los usuarios.





Respecto al suplemento “Aeropuerto-ciudad y viceversa” este Consejo considera no estar justificado el mismo por cuanto la carrera ya está cubierta y debidamente remunerada por las tarifas que resulten de aplicación, máxime cuando en cada una de las tres tarifas se incluye un servicio mínimo aeropuerto, la duplicidad entre ambos conceptos es más que evidente.

La duplicidad denunciada en los servicios relacionados con el aeropuerto se produce también en el suplemento días 25 de diciembre y 1 de enero desde las 00:00 hasta las 08:00, la memoria económica no recoge una explicación de como se aplicaría este suplemento ¿es hasta las 8:00 horas del día siguiente?, carencia que también se detecta en el posterior informe emitido por el ayuntamiento al aprobar las tarifas.

QUINTA.- Carrera mínima.

En cada una de las tres tarifas contenidas en la modificación tarifaria se incluyen carrera mínima; carrera mínima para las zonas periurbanas y servicio mínimo aeropuerto. Sin embargo, no se configuran dentro de la tarifa cómo se van a aplicar 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 determinados 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 recogiendo 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.

SEXTA.- Servicio con destino a zona periurbana.

Esta es un importante modificación que se ha introducido en la tarifa del taxi de Almería, que viene a elevar el precio del kilómetro recorrido y una más alta carrera mínima para los servicios a zonas periurbana.

En primer lugar, la regulación tarifaria de estos nuevos conceptos adolece de claridad por cuanto si bien el importe del kilómetro es más elevado para los servicios con destino a zona periurbana, respecto a la carrera mínima no hace distinción alguna por lo que será de aplicación en cualquier sentido de estos servicios, sin que se ofrezca una justificación suficiente para esta dispar aplicación de estos conceptos que tienen su razón de ser en una misma realidad física.

El único fundamento aportado para introducir esta tarifa es la escasa posibilidad de venir cargado a la vuelta tras un servicio a la zona periurbana, caso de ser cierto, carece de justificación aplicar la carrera mínima más elevada en el caso de los viajes de regreso.

En la memoria económica al justificar, en opinión de este consejo someramente, la necesidad de estas tarifas más elevadas para los servicios





periurbanos, refiere 16 núcleos poblacionales (incluida Almería) y a continuación la distancia en kilómetros a 11 pedanías, es decir, no coinciden con la cifra anterior, pero para mayor confusión, en la propuesta del ayuntamiento de Almería fechada el 29 de mayo pasado, se lista como zona periurbanas algunas no recogidas como tales en la propia memoria justificativa, concretamente, San Vicente y Los Partidores.

En la memoria económica se acude a la definición de la RAE para describir que se entiende por zona periurbana, entendemos que esta referencia no es correcta en el ámbito que nos encontramos, debemos atender a la definición y delimitación sobre la zona urbana y la periurbana recogida en los instrumentos de planeamiento urbanísticos de la ciudad.

Asimismo, se refiere que comenzará a aplicarse esta tarifa cuando se sobrepase las tablillas colocadas en los alrededores de la ciudad marcando el límite de la tarifa urbana normal del taxi, si bien no se especifica en la propia tarifa el criterio seguido para hacer dicha delimitación. Tampoco, se indica si en alguna de las zonas periurbanas está dotada de parada de taxi.

Otro aspecto que no se recoge en la regulación de la tarifa es si el inicio de la aplicación del servicio con destino a zona periurbanas se hará automáticamente por el taxímetro previamente programado al efecto, o se introducirá manualmente por el taxista durante la prestación del servicio.

La sucinta regulación de la tarifa también genera dudas sobre los casos en los que se solicite la prestación de un servicio en una zona periurbana, qué tarifa se aplicará a la ida en vacío y la vuelta con los clientes para la realización del servicio requerido, la descripción de esta tarifa indica que será de aplicación a los servicios destino zona periurbana, por lo que no procede su devengo en ambos sentidos.





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.

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 **NO FAVORABLE** sobre el expediente de autorización de modificación de las tarifas de auto taxi de Almería para el año 2025; 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.

