

INFORME CPCUA N.º 117/2025

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

Sevilla, 29 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 MARBELLA.**

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 para la autorización de modificación de las tarifas de taxis de Marbella 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 recoge los requisitos técnico administrativos oportunos.

SEGUNDA.- Tras el estudio del expediente se extrae del mismo que se pretende una subida del 5 % con el objeto de adecuar los ingresos del sector a la actual situación económica, a los costes actuales de explotación y por consiguiente a un resultado final de la cuenta de resultados de la explotación que permita el sostenimiento personal de los titulares del sector, así como conseguir equilibrar una prestación de servicio en las mejores condiciones posibles, a un precio ajustado al consumidor.

Es oportuno indicar que la tarifa se revisó para su aplicación para el 2024, en el que se incrementó un 3% y ya venía de una subida del año anterior de un 5% por lo que entendemos que la variación de los costes sólo deberían tener referencia desde ese momento a la actualidad, ya que los incrementos anteriores ya fueron asumidos en tarifa en la última revisión, aspectos que no quedan suficientemente justificados en la memoria.

Teniendo en cuenta que el usuario está asumiendo una subida del 13% en 3 años.

TERCERA.- En cuanto a la memoria económica, llama la atención el incremento que refieren determinados costes, especialmente el importe del seguro de los PMR que indican que se ha incrementado un 100% aunque no acreditan fuentes al respecto.

Se continúan incluyendo 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 “gestoría”, 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 “emisora y otros servicios prestados por la asociación”, 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.

CUARTA.- Que, con relación a los costes de combustible, en la memoria, se ha limitado únicamente a reflejar unos supuestos precios finales de combustible de gasolina, 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 Marbella 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 7 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.

QUINTA.- Se mantiene el suplemento por vehículo de 6 plazas o más, este consejo entiende que este suplemento no tiene justificación alguna.

Este Consejo entiende que los servicios destinados a cubrir las necesidades de taxi de personas con movilidad reducida que hagan uso de este tipo de vehículos adaptados, no deben ser objeto de suplemento alguno por cuanto supondría impedir el acceso a la prestación de servicios en condiciones de igualdad a las personas con discapacidad.

SEXTA.- Por otra parte, también nos manifestamos en contra del suplemento por “Recogida domicilio” de un euro.

Sobre este aspecto, en el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo que “El servicio del taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos”.

Por lo tanto, la posibilidad de que el usuario pueda contratar el servicio del taxi a través de un sistema tecnológico alternativo, como lo es una emisora, es un derecho del usuario por lo que entendemos que no cabe el cobro de un suplemento por realizar la contratación de esta forma.

En todo caso, no podemos entender que se establezca como un suplemento fijo y no como un máximo ya que, cuando un viaje se contrata a través de emisora, debe aplicarse, a lo sumo, el importe que corresponda al taxímetro desde el lugar en que se encuentre en ese momento el vehículo autotaxi, hasta el lugar del domicilio del usuario.



SÉPTIMA.- Sobre la Tarifa 2, este Consejo considera del todo improcedente que se mantenga su aplicación los sábados no festivos ya que es un día laborable, la ciudad y sus servicios públicos y privados funcionan a pleno rendimiento, sin que exista justificación alguna sobre la extensión de la tarifa 2 para todo el día del sábado.

OCTAVA.- Carrera mínima.

En las tarifas contenidas en la modificación tarifaria se incluyen carrera mínima.

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.

En su virtud, SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe NO FAVORABLE sobre el Expediente modificación de tarifas de taxis de Marbella. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.