

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

Sevilla, 12 de enero de 2026

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS URBANAS DE TAXI DE MÁLAGA PARA
2026.**

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 urbanas de taxi de Málaga 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 Unificada Malagueña autónomos del taxi, para la actualización de tarifas del taxi de Málaga para el año 2026, que ha sido aprobada y supone un incremento generalizado del 3,5% en todos los conceptos, y del 5% en las Tarifas 1 y 4, si bien la memoria económica presentada junto con la propuesta de modificación no justifica la necesidad de subida de la tarifa en los términos aprobados, en la misma se indica que para su elaboración se ha tenido en cuenta los gastos de la actividad, recogiendo un cuadro con los conceptos e importes, sin que en la memoria se indique cómo se han determinado los importes de los gastos reflejados y que vienen a ser la justificación última del incremento propuesto. No se refiere ni una sola fuente consultada para llegar a las cifras contempladas, no existiendo soporte probatorio de ninguna naturaleza que ampare la realidad de estos gastos en las cuantías recogidas.

Es de reseñar que la memoria económica destaca la subida de la prima de seguros obligatorio para los vehículos taxi, siendo el gasto con mayor porcentaje de incremento, concretamente un 25%, pues para fijar dicho porcentaje no indica qué ha tenido en cuenta, si se ha revisado primas reales de diferentes taxi para la anualidad de 2025 o si se han solicitado presupuestos a diferentes aseguradoras, se silencia completamente cómo se ha llegado a la cifra recogida de 3750 euros anuales, lo que genera en este Consejo la duda de cómo se puede saber que esta es una cantidad real y no otra, y cómo saber si todos o al menos la mayor parte de las primas de seguros, han subido en un 25% en el año 2025.

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: “...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 ya que 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 “tasa revista taxi ayuntamiento” incluido en el apartado “impuestos y tasas”, que no es un gasto relacionado con la prestación del servicio. Estos gastos injustificados y no relacionados con la explotación representan un 10,08% de los costes de explotación incluidos en la memoria económica justificativa.

La misma consideración debemos hacer respecto a los datos de producción por cuanto se desconoce de donde se extraen los mismos, ni si existe una verdadera correlación entre estos y la explotación real realizada por los autónomos del taxi.

Del mismo modo, cabe reseñar 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. No refiriendo la memoria datos sobre la antigüedad real de la flota de taxis existente a la fecha de la elaboración de la misma, ni siquiera un mero muestreo orientativo.

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 el mismo sentido que viene manteniendo este Consejo sobre la aplicación de diferentes tarifas en función del horario, carácter festivo de la jornada o la celebración de eventos en el municipio, hacemos las siguientes consideraciones:

- Tarifas 2 y 5: Entendemos del todo improcedente su aplicación de 06:00h a 20:00h en los días laborables en la Feria de Agosto y Semana Santa. Estos días, además de laborables son hábiles, en los que independientemente de las posibles actividades festivas señaladas, la ciudad y sus servicios públicos y privados funcionan a pleno rendimiento. Así como, a los días 24 y 31 de diciembre y 5 de enero de 00:00h a 22:00h. En estos casos debiera ser de aplicación la Tarifa 1 (o la Tarifa 4 si la carrera tuviese origen en el aeropuerto).
- Tarifas 3 y 9: Aplicando el mismo argumento anterior consideramos del todo improcedente su aplicación de 20:00h a 06:00h en los días laborables en la Feria de Agosto y Semana Santa. En estos casos debiera ser de aplicación la Tarifa 1 de 20:00 a 22:00 y la Tarifa 2 de 22:00 a 00:00h (o las Tarifas 4 y 5 respectivamente si la carrera tuviese origen en el aeropuerto). La misma consideración para la extensión de estas tarifas a los días 24 y 31 de diciembre y 5 de enero de 22:00h a 00:00h, y viernes y vísperas de festivos de 22:00h a 00:00h, pues siendo días laborales no debe existir diferencia de precios respecto al resto de días laborables en la misma franja horaria. En estos casos debiera ser





de aplicación la Tarifa 2 (o la Tarifa 5 si la carrera tuviese origen en el aeropuerto).

CUARTA.- Suplementos.

En cuanto a los suplementos mostramos nuestro desacuerdo con el mantenimiento en la tarifa e incremento en un 3,50% del suplemento por cada bulto o maleta, por no obedecer a servicios efectivamente prestados que exijan un sobre coste 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.



Respecto al suplemento “Servicios con origen o destino aeropuerto”, según la tarifa propuesta para trayectos con origen aeropuerto ya se aplica una carrera mínima incrementada, y si bien se dice que ésta incluye el suplemento, se está penalizando doblemente la misma circunstancia.

Por otro lado, a los trayectos con destino aeropuerto se explica que “...*el taxímetro mostrará la bajada de bandera más el suplemento de servicios con origen o destino aeropuerto, pero si a la finalización del servicio esta marca por debajo de la tarifa mínima, se cobrará lo que marca el taxímetro*”. Independientemente de los errores de redacción, es matemáticamente imposible que al finalizar el servicio el taxímetro marque por debajo de la carrera mínima, dado que el importe de cualquiera de las carreras mínimas de la tarifa que fuese de aplicación es de importe inferior al suplemento en cuestión, que además se verá incrementado con el importe de bajada de bandera:

Tarifa 1: Bajada de bandera+suplemento: $1,88+6,49= 8,37\text{€}$
Carrera mínima: 4,61€

Tarifa 2: Bajada de bandera+suplemento: $2,27+6,49= 8,76\text{€}$
Carrera mínima: 5,61€

Tarifa 3: Bajada de bandera+suplemento: $2,59+6,49= 8,99\text{€}$
Carrera mínima: 6,40€

Esta aclaración en la configuración de la tarifa es completamente inútil por recoger un supuesto que nunca se dará por la explicación matemática expuesta, lo que en opinión de este Consejo es prueba suficiente de la improcedencia del suplemento.

El Consejo aprecia que el “Suplemento en horario 00:00h a 06:00h”, supone cobrar doblemente por la misma circunstancia dado que los servicios en esa franja horaria ya se ven encarecidos con la aplicación de la Tarifa 2 en días



laborables y la Tarifa 3 en el resto de días (Tarifas 5 y 9 respectivamente si la carrera tuviese origen en el aeropuerto).

Al igual que con el anterior suplemento el regulado como “recogida en la parada oficial del recinto ferial en días de la Feria”, viene a facturar doblemente la prestación del servicio durante la Feria de Agosto por cobrar una tarifa específica más alta y a los usuarios recogidos en la parada oficial se le aplica el citado suplemento.

Para el suplemento “servicio en vehículos adaptados a partir de la ocupación de la quinta plaza” reproducimos la alegación realizada por este Consejo a la propuesta de actualización de tarifas para el taxi de Málaga para el año 2025, por el indebido mantenimiento del suplemento y la falta de justificación de la necesidad de subida del mismo en el importe propuesto (3,5%): *“En cuanto al suplemento por cada viajero que excede de cuatro se señala como base el mayor coste de mantenimiento de los vehículos de más de cinco plazas, 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 4 pasajeros, la conservación del vehículo es idéntica transporte un pasajero; cinco o más. 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 pasar un incremento injustificado de la tarifa y por ende, indebidamente repercutido en los usuarios.”*

Finalmente, dentro de los suplementos se mantienen unas carreras mínimas que vienen a fijar una retribución mínima por los servicios con origen y destino en la estación marítima, y con origen en el Palacio de Congresos, pues existiendo en todas las tarifas un servicio mínimo, no existe justificación para el mantenimiento de estos incrementados servicios mínimos, cuando precisamente se pretenden aplicar en lugares que de forma puntual generan enormes picos de demanda.



QUINTA.- Carrera mínima.

En cada una de las cuatro 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 recogándose 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.

SEXTA.- Estructura de la tarifa.

Tras comprobar la estructura tarifaria compuesta por 6 tarifas, que incluye 4 conceptos facturables; 7 suplementos, de los cuales 2 son servicios mínimos, variados horarios, días festivos, vísperas de festivos, eventos celebrados en el municipio y trayectos con determinados orígenes o destino que implica la aplicación de las citadas tarifas, este Consejo estima que la tarifa reviste una complejidad que dificulta, sino impide, que un usuario medio puede conocer en el momento de la prestación del servicio si se ha hecho una correcta aplicación de las variadas tarifas. Realmente para alcanzar este convencimiento debería tenerse la tarifa y el ticket del servicio prestado con el debido detalle de los conceptos facturados, y realizar un detenido cotejo de estos con la tarifa.

Para contribuir a la transparencia en la prestación de este servicio público la configuración de las tarifas debería ser más sencilla y con menores variables, lo que facilitaría la comprensión de la misma por parte de los usuarios.

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 urbanas para taxi de Málaga para el año 2026; 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.