



**A LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA, FONDOS EUROPEOS Y
DIÁLOGO SOCIAL.**

**DIRECCIÓN GENERAL DE TRIBUTOS, FINANCIACIÓN, RELACIONES
FINANCIERAS CON LAS CORPORACIONES LOCALES Y JUEGO.**

Sevilla, 23 de marzo de 2026

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LA TARIFA URBANA DEL SERVICIO DE
AUTOTAXI DEL MUNICIPIO DE FUENGIROLA (EJERCICIO 2026)**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarias 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 Fuengirola y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- El Consejo considera que, aunque el expediente recoge los requisitos técnicos administrativos, la memoria muestra ciertas deficiencias que pasamos a exponer.





SEGUNDA.- La presente propuesta de modificación tiene su origen en una solicitud formulada por la Asociación Radio Taxi Fuengirola mediante el cual solicita la modificación de la tarifa urbana del servicio de transporte público de viajeros en automóviles de turismo (autotaxi) del municipio de Fuengirola para el año 2026. Dicha modificación propone una subida del 5% por los distintos conceptos tarifarios, se crea la tarifa 3 para facturar los servicios prestados en horario de 22:00 a 08:00 horas los días 24 y 31 de diciembre que se venían facturando como un suplemento, asimismo se introducen un suplemento en servicios con ocupación de cinco o más usuarios.

Si bien es cierto que la tarifa que se viene a modificar se aprobó en el año 2014, no es menos cierto que la memoria económica presentada junto con la propuesta de modificación adolece de defectos, así 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.

En este sentido, 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, ITV”, 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, además en este apartado se refiere nuevamente el concepto de ITV, que ya venía junto a otros servicios, no entendemos esta duplicidad a qué responde. Estos gastos injustificados y no relacionados con la explotación representan el 8,44% de los costes de explotación incluidos en la memoria económica justificativa.

Del mismo modo, es de significar 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.

Queremos reseñar que la memoria justificativa no explica ni justifica de ninguna forma como se obtienen los datos del precio de los costes para el año 2026 que sirven de fundamento para instar la actualización de la tarifa objeto de este informe, por ejemplo, no menciona fuentes para la obtención de los importes de las primas de seguros, entre otros costes carentes de justificación.

TERCERA.- En relación a las tarifas, se introduce una tarifa 3 que sustituye a un suplemento vigente en la tarifa anterior por el que se retribuían los servicios prestados los días 24 y 31 de diciembre de 22:00 a 08:00 horas, que se calculaba sobre un 25% de la tarifa 1, ahora pasa a configurar una nueva tarifa, alegando que contribuye a facilitar al usuario el conocimiento de los importes facturados en los días y horario que se aplica la misma.

En la nueva tarifa se respeta que los conceptos se incrementen un 25% respecto a la tarifa 1, salvo para la carrera mínima que en la tarifa 3 es 6,52 euros y la





carrera mínima en la tarifa 1 es 4,87 euros, por lo que el 25% serían 6,08 euros. No incluye explicación ni justificación alguna del incremento en la carrera mínima por encima del 25%, siendo contrario a la explicación apartada de como se configura la tarifa 3 de nueva creación, concretamente dice el estudio: ***“Tarifa 3, Se incluye como un nuevo tramo de la tarifa con la actualización de los precios que se venían aplicando como un suplemento del 25 % sobre el importe facturado a los precios de la tarifa 1, todo ello al objeto de facilitar al usuario el conocimiento de los precios facturados en las fechas y horarios de aplicación del tramo 3 de la tarifa recogidos en la tablilla de precios a exhibir en el interior del vehículo autotaxi.”***

En cuanto a la carrera mínima de la tarifa 1 se aprecia un error material ya que la memoria económica recoge un importe de 4,83 euros, y en el informe del ayuntamiento figura 4,87 euros, error material que habrá de ser rectificado.

CUARTA.- En cuanto a los suplementos mostramos nuestro desacuerdo con el mantenimiento del suplemento por recogida y/o carga superior a 2 maletas, ya que si el vehículo taxi dispone de espacio para el transporte del equipaje no está justificado el cobro de suplemento de ninguna naturaleza.

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". Sin que disponga más límite en el equipaje que el que permita transportar el vehículo.

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.

Se crea un nuevo suplemento por *"En aquellos servicios con ocupación por cinco o más usuarios"*. En la memoria no se recoge justificación alguna sobre la inclusión de este suplemento. Los vehículos de más de cinco plazas pueden 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 generar un incremento injustificado de la tarifa y por ende, indebidamente repercutido en los usuarios.

QUINTA.- Carrera mínima.

En cada una de las tres 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.

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.

A pesar del último proceso de actualización tuvo lugar hace 10 años, las deficiencias en la memoria y los suplementos incluidos determinan que se considere no favorable el presente informe.

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 LA TARIFA URBANA DEL SERVICIO DE AUTOTAXI DEL MUNICIPIO DE FUENGIROLA (EJERCICIO 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.

