

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

Sevilla, 29 de abril de 2026

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE
ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE MODIFICACIÓN DE LA TARIFAS
DEL SERVICIO DE TAXI DE CASARES**

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 de taxi de Casares y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Desde este Consejo entendemos que dicha implantación constituye un avance relevante en términos de transparencia tarifaria para las personas usuarias, al permitir una mayor objetivación del precio del servicio y una mejor comprensión de los importes aplicados.

Según se desprende de la documentación aportada, hasta la fecha el municipio carecía de tarifas urbanas aprobadas, aplicándose tarifas urbanas fijas de referencia, en línea con los importes autorizados a nivel autonómico y con la práctica seguida en municipios próximos.

No obstante, la documentación incorpora una comparativa entre los importes que actualmente se cobran por determinados servicios y los que resultarían de aplicación con la tarifa propuesta. De dicha comparativa se desprende que el incremento no se produce de forma lineal, sino que varía en función del recorrido o destino del viaje.

Así, existen destinos que se ven sensiblemente más afectados que otros, apreciándose oscilaciones en los incrementos que van desde el 1,94% hasta el 15,83%. Esta diferencia porcentual depende del destino concreto, sin que en el expediente se justifique de forma suficiente a qué obedece una variación tan significativa entre unos servicios y otros.

Por ello, este Consejo entiende que no queda debidamente acreditada la causa que justifica esa oscilación relevante en el impacto económico de la nueva tarifa según el destino, resultando necesario que el expediente incorpore una explicación técnica y económica suficiente que permita valorar la razonabilidad, proporcionalidad y transparencia de la propuesta tarifaria.

SEGUNDA.- En el resumen de gastos e ingresos, se establece que los últimos años han existido unos ingresos medios de 89.000 euros anuales, indicando que hay unos gastos fijos para todos los vehículos de 19.696 euros, si bien establece que estos gastos se ven incrementados atendiendo a que la licencia sea explotada por un autónomo o por un autónomo y un asalariado, existiendo una sustancial diferencia entre uno u otro caso.

Sin embargo, en el informe se indica que en Casares hay siete licencias de taxi, si bien no se indica cuantas licencias son explotadas por un autónomo y cuantas tienen asalariados, por lo que no es posible determinar si la subida que se pretende, se encuentra justificada atendiendo a los gastos de la explotación por parte de un asalariado.

Del mismo modo en el desglose de los gastos, se establece una partida de gastos diversos, desconociendo a que se corresponde esta partida, ya que no se realiza una determinación, ni desglose de los mismos, por lo que no es posible justificar los gastos que se imputan a esta partida.

Los gastos referidos se cuantifican en unas cifras sin identificar el origen de las mismas, ni fuentes consultadas para determinar estas cantidades, este es el caso de los costes de mantenimiento y reparaciones.

Del mismo modo, resulta necesario poner en alza que se dispone que la vida útil de los vehículos se estima entre 5 y 7 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, debería plantearse el valor residual del vehículo a la finalización de la vida útil.

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 2026 que sirven de fundamento para instar la actualización de la tarifa objeto de este informe.

TERCERA.- En cuanto a recargo de un 25% los días 24 y 31 de diciembre desde las 20 horas a las 8 horas y los días de fería, este Consejo considera que este incremento, no tiene justificación, atendiendo a que ya se ha establecido la tarifa 2, la cual operará como tarifa nocturna, los sabados, domingos y festivos desde las 22 horas hasta las 6 horas. No se justifica un incremento aun mas gravoso, cuando ya se ha agravado con la tarifa 2 establecida para festivos.

Lo mismo sucede con los días de feria del municipio, los cuales se han de regir por la tarifa 2, 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, los cuales se pretenden incrementar en un 25% adicional, no existiendo justificación alguna.

CUARTA.- Carrera mínima.

Sería recomendable que se se indicara como se configura dentro de la tarifa la aplicación de 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 determina dos 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.

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe sobre el expediente de autorización de modificación de las tarifas de taxi de Casares, 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 indicado