

III. Otras Resoluciones

Consejería de Economía, Industria, Comercio y Autónomos

3151 *Viceconsejería de Industria, Comercio y Consumo.- Resolución de 14 de agosto de 2025, por la que se aprueba la modificación de las tarifas urbanas de auto-taxis, solicitadas por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.*

Visto el expediente tramitado en la Dirección General de Comercio y Consumo para resolver la petición formulada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, relativa a la modificación de las tarifas del transporte urbano en auto-taxis para su aplicación en el citado municipio.

Visto el acuerdo adoptado por el Pleno de la Comisión de Precios de Canarias.

Vista la propuesta formulada por la Dirección General de Comercio y Consumo, y teniendo en cuenta los siguientes

ANTECEDENTES

1.º) Con fecha 30 de abril de 2025 (n.º registro general: 818736 y n.º registro EICA: 25058), tuvo entrada en este Departamento solicitud del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria relativa a modificación de las tarifas de transporte urbano en auto-taxis para su aplicación en el citado municipio.

2.º) Mediante escrito de la Secretaría de la Comisión de Precios de Canarias de fecha 19 de junio de 2025 (Salida - n.º registro general: 451981/2025 - n.º registro EICA/18107/2025, confirmado en destino el 20 de junio de 2025), se practica reparo al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, dado que de la documentación inicial presentada no se desprenden los datos básicos esenciales que requiere el Grupo de Trabajo de la Comisión de Precios de Canarias, para la elaboración de su correspondiente informe, que debe ser sometido a aprobación posterior del Pleno de dicha Comisión. Se requiere a la Corporación Local para que establezca, de manera detallada y exhaustiva, cada uno de los conceptos tarifarios, horarios de aplicación e importes de la nueva estructura tarifaria propuesta.

3.º) Con fecha 8 de julio de 2025 (n.º registro general: 1353228 y n.º registro EICA/42619), tiene entrada en la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Autónomos escrito del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, mediante el que se solicita ampliación del plazo de 10 días hábiles concedido por esta Administración mediante escrito de reparo de la Secretaría de la Comisión de Precios de Canarias de fecha 19 de junio de 2025 (Salida - n.º registro general: 451981/2025 - n.º registro EICA/18107/2025, confirmado en destino el 20 de junio de 2025), siendo aportada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria con fechas 14 y 16 de julio de 2025 (n.º registro general: 1393065, 1411629 y n.º registro EICA/44223, 44910).

4.º) El Grupo de Trabajo de la Comisión de Precios se reúne en sesión celebrada el día 21 de julio de 2025. Se aprueba por mayoría de miembros, con el voto en contra de la representación en materia de transportes, aprobar las tarifas propuestas por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, pero limitando los importes de sus distintos conceptos

tarifarios a las recomendaciones del Pleno de la Comisión de Precios de Canarias establecidas en informe del Grupo de Trabajo relativo a las tarifas urbanas (T1) de auto-taxis máximas a considerar en la elaboración de los informes del Grupo de Trabajo de la Comisión de Precios de Canarias durante el ejercicio 2025, aprobado en sesión de 2 de abril de 2025.

5.º) Con fecha 23 de julio de 2025 (Entrada - n.º general: 0 / 2025 - n.º registro: EICA/46635/2025), se recibe en la Dirección General de Comercio y Consumo escrito de la Directora General de Transportes y Movilidad de fecha 22 de julio de 2025, donde se muestra el posicionamiento de dicho Centro Directivo con respecto a la aprobación de las tarifas solicitadas por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, todo ello fundamentado en motivos de interés general, que quedaría avalado en base a la siguiente argumentación:

- El municipio de Las Palmas de Gran Canaria es el municipio, no solo de mayor población de Canarias, sino que a su vez cuenta con el mayor número de licencias municipales.

- Garantiza la sostenibilidad del servicio: la actualización de tarifas propuestas por el Ayuntamiento, que en su mayoría son superiores a las vigentes, permite garantizar la cobertura de los costes reales del servicio, asegurando así la continuidad y calidad del mismo para los usuarios.

- Asegura el equilibrio entre coste y calidad: la revisión tarifaria tiene en cuenta los incrementos en los costes operativos, como sueldos y salarios, combustible, mantenimiento y otros gastos asociados, permitiendo que los taxistas puedan mantener un nivel adecuado de servicio sin que la rentabilidad se vea comprometida.

- Propicia la adecuación a las condiciones del mercado: la comparación con las tarifas propuestas por la Comisión de Precios de Canarias para 2025, que muestran algunas excepciones, refleja un esfuerzo por equilibrar la necesidad de mantener tarifas justas para los usuarios y la viabilidad económica del sector.

- El interés social y económico: la modificación tarifaria contribuye a mantener un servicio de transporte público eficiente y accesible, fundamental para la movilidad urbana, el desarrollo económico y la calidad de vida de la ciudadanía.

- Cumplimiento de la normativa vigente: la propuesta respeta el marco legal establecido, garantizando que las tarifas sean fijadas por el Ayuntamiento en consonancia con las directrices del Decreto 74/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Servicio del Taxi, y adaptándose a las circunstancias actuales del sector.

Finaliza el escrito indicándose que se podría concluir que la aprobación de esta modificación tarifaria responde a un interés general, al garantizar la sostenibilidad del servicio, proteger los derechos de los trabajadores del sector y ofrecer a la ciudadanía un transporte de calidad, eficiente y ajustado a las condiciones económicas actuales.

6.º) A la vista del informe aprobado en Grupo de Trabajo, la Comisión de Precios de Canarias, en sesión plenaria celebrada el 31 de julio de 2025, acordó, por mayoría de sus

integrantes, con el voto en contra de la representación en materia de transportes, de la Unión General de Trabajadores-UGT y de la Unión de Consumidores de Las Palmas (UCONPA), aprobar las tarifas propuestas por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, pero limitando los importes de sus distintos conceptos tarifarios a las recomendaciones del Pleno de la Comisión de Precios de Canarias establecidas en informe del Grupo de Trabajo relativo a las tarifas urbanas (T1) de auto-taxis máximas a considerar en la elaboración de los informes del Grupo de Trabajo de la Comisión de Precios de Canarias durante el ejercicio 2025, aprobado en sesión de 2 de abril de 2025, todo ello conforme a lo dispuesto en el informe del Grupo de Trabajo y el acta de la sesión plenaria de la Comisión de Precios de Canarias celebrada con fecha 31 de julio de 2025, que se adjuntarán con la notificación de la presente Resolución.

7.º) Con fecha 7 de agosto de 2025, el Director General de Comercio y Consumo emite informe por el que eleva a este Viceconsejero de Industria, Comercio y Consumo propuesta de resolución por la que se aprueba la modificación de las tarifas urbanas (T1) de auto-taxi, solicitada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

8.º) Con fecha 12 de agosto de 2025 (n.º registro general: 1581786 - n.º registro RGE: 618533 y n.º registro EICA: 51689), tuvo entrada en este Departamento escrito firmado por el Sr. Presidente de la Sociedad Cooperativa de Productores Taxistas de Las Palmas, aunque en el mismo también se hace referencia a la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxis de la Provincia de Las Palmas (ATAT) y a la Sociedad Cooperativa de Productores Taxistas San Cristóbal, donde se vienen a fundamentar los motivos de la modificación de tarifas propuesta y significar el carácter no vinculante del informe del Grupo de Trabajo de la Comisión de Precios de Canarias aprobado en sesión plenaria de fecha 31 de julio de 2025.

El tenor literal de la fundamentación argumentada para la aprobación de las tarifas de taxis en base al acuerdo plenario adoptado por la Corporación Local con fecha 25 de abril de 2025 es la siguiente:

«Primero.- La corrección del estudio económico en el que se basa la actualización de las tarifas urbanas pretendida.

La solicitud de actualización de tarifas urbanas de taxi fue formulada, mediante escrito presentado en el Registro General del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el 2 de julio de 2024 (n.º anotación registral: 2024-96481, n.º de solicitud: 158494/2024), por las tres organizaciones gremiales que suscriben el presente escrito.

Junto a ese escrito y en cumplimiento de lo que prescriben tanto el artículo 17.1.a) del Decreto 74/2012, de 2 de agosto, como el artículo 2.e) del Decreto 64/2000, se acompañó un estudio económico que comprendía la descripción del servicio; la estructura de costes, desglosada en sus distintos componentes; la descripción de los elementos que conforman la explotación del servicio; y la justificación de la variación del coste de los componentes de la estructura de costes del servicio, en este caso del servicio urbano de taxi en Las Palmas de Gran Canaria.

Del precitado estudio económico ha de destacarse ahora que, tal y como consta en su página 4, la entidad que lo elaboró, Grupo VBA, S.L., analizó un total de 4.173 tickets, llamados “tiras”, con la información sobre distancia, tiempo y recaudación de los servicios

realizados, correspondientes a unas unidades seleccionadas aleatoriamente, tratándose de información correspondiente a dos semanas, comprendidas las entre mitad de enero y mitad febrero del año 2024. Ello otorga un grado suficiente de fiabilidad a los referidos datos de partida, que fundamentan el análisis realizado en aquel y los resultados que el mismo arroja.

A partir de una base estadística pormenorizada, el estudio económico de referencia sienta toda su argumentación en base a los siguientes puntos:

a) Análisis de los componentes de coste y margen que debe cubrir la tarifa para garantizar la suficiencia recaudatoria de la misma, exigida legalmente.

A estos efectos, el estudio detalla todos los conceptos a los que debe dar cobertura la tarifa y que se desglosan en: a) costes variables (dependientes del número de kilómetros); b) costes directos que dependen del tiempo (mano de obra); c) costes fijos (donde, entre otros, se considera la amortización) y, finalmente, d) el margen de beneficio que debe obtener el titular del negocio.

b) Calculado el monto en el que podría cuantificarse el principio de suficiencia recaudatoria (6,98 euros/servicio), el siguiente paso del estudio económico referido se focaliza en definir qué estructura tarifaria permitiría alcanzar el objetivo de suficiencia recaudatoria y, a estos efectos, plantea dos posibles Modelos, 1 y 2:

El Modelo 1 se ciñe a la estructura tarifaria actualmente en vigor, sobre la que realiza algunos ajustes en el valor de sus componentes, para llegar a la cifra de recaudación media por servicio previamente indicada.

El Modelo 2, por su lado, introduce cambios en la actual estructura tarifaria para, llegando al mismo resultado (en términos de recaudación media por carrera), facilitar/incentivar el ajuste de la oferta al comportamiento observado de la demanda. Ese segundo modelo fue el preferido por los autores del informe (y por las entidades que suscriben este escrito) así como, finalmente, el elegido por el Ayuntamiento, apreciando que el Modelo 1 pudiera no estar incentivando adecuadamente la prestación del servicio en fines de semana y en horario nocturno (periodos en los que actualmente se detecta déficit del servicio urbano de taxi en Las Palmas de Gran Canaria), por lo que se centra dicho Modelo 2 en redistribuir el incremento tarifario orientándolo, principalmente, a potenciar el redireccionamiento de la oferta hacia los nichos de demanda con una cobertura que pudiera calificarse de insuficiente; aprovechando, a su vez, el cambio de la mencionada estructura tarifaria para simplificar/revisar los suplementos.

Se trata, por tanto, de un estudio económico que cumple todas las exigencias legales y reglamentarias, en que el que se analiza de forma pormenorizada la estructura de costes e ingresos del sector sin generar ninguna duda sobre los resultados finales obtenidos, es decir, la actualización tarifaria propuesta y aprobada por el Pleno de la corporación municipal.

También queremos mencionar en este apartado que las tarifas resultantes de la propuesta de actualización nos permitirán alcanzar un triple objetivo, al adecuarse más a los precios y costes actuales:

- Permitirán que, disponiendo de unos ingresos más adecuados, los taxistas de este municipio puedan acceder a renovar sus vehículos actuales por otros más eficientes y ecológicos, lo que acarrearía beneficios de todo orden para los usuarios y la generalidad de los ciudadanos.

- Posibilitarán una mayor conciliación familiar de los taxistas que, en la actualidad se ven en la necesidad de invertir más tiempo de trabajo para obtener los ingresos que les permiten mantener a sus familias, en detrimento de su vida familiar, descanso y ocio.

- Y facilitará la contratación de conductores asalariados que cubran los turnos que ahora mismo están resultando deficitarios (noches y fines de semana), contratación que las tarifas actualmente vigentes no hacen factible.

Segundo.- La aplicación de tarifa urbana de taxi por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

En la actualidad, de los ochenta y ocho ayuntamientos de Canarias, solo veintiuno aplican tarifa urbana (T1). El resto aplica para todos sus servicios de taxi, incluidos los realizados dentro de sus límites municipales, la tarifa interurbana (T3), lo que encarece los servicios urbanos de taxi realizados dentro de los referidos límites y que gravan comparativamente a sus vecinos respecto a los de los 21 municipios que sí aplican la tarifa urbana (T1).

Obvio es decir que la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es uno de esos municipios que sí mantiene la tarifa urbana de taxi, beneficiando con ello a los usuarios de taxi en sus desplazamientos dentro de los límites del municipio.

Las Palmas de Gran Canaria es la ciudad con la tarifa de taxi más económica de España y así lo refleja un informe de Facua-Consumidores en Acción, que analiza los precios de los recorridos diurnos, nocturnos y nocturnos de fin de semana para la carrera mínima y los trayectos de 5 y de 10 kilómetros.

El estudio, que analiza las tarifas vigentes en abril de 2024 en 57 ciudades (entre las que están las capitales de provincia y de comunidad autónoma, las dos ciudades autónomas y urbes con gran población), calcula y asigna una puntuación sobre 90 al precio de distintos recorridos en cada ciudad, siendo San Sebastián, con 78 puntos, la ciudad más cara y Las Palmas de Gran Canaria, con 7 puntos, la más barata.

El estudio realizado por FACUA simula nueve recorridos distintos en cada ciudad con los precios vigentes en 2024: trayectos de uno (o carrera mínima), cinco y diez kilómetros en horario diurno, nocturno y nocturno de fin de semana. Además, todas las tarifas del taxi en la capital grancanaria suman cantidades menores a las medias estatales.

Según estas cifras, el precio por el trayecto medio en Las Palmas de Gran Canaria es de 7,03 euros, muy por debajo de la media total -9,29 euros- y del precio medio en la ciudad más cara, San Sebastián -11,20 euros-. Esto supone que las tarifas en la urbe vasca son un 59% más altas que en la capital grancanaria.

Otras localidades que encabezan la lista de tarifas más elevadas son Ourense (con 66 puntos), Vitoria (con 63), Lugo (con 61) o Lleida (con 60). Por otro lado, las más bajas

después de Las Palmas de Gran Canaria son Ceuta (7 puntos), Huelva (11), Cádiz (11), Melilla (13) y Jerez de la Frontera (17). Santa Cruz de Tenerife se sitúa en el puesto 32 de la lista, con una puntuación de 43.

Si hacemos una comparativa con el resto de grandes ciudades españolas, vemos que todas las tarifas son más elevadas que las de la capital grancanaria: un 50% en el caso de Madrid, un 48% en el de Barcelona, un 39% en el de Valencia, un 37% en el de Bilbao, un 19% en el de Málaga y un 30% en el de Santa Cruz de Tenerife.

El informe refleja que el trayecto de 1 kilómetro o la carrera mínima en Las Palmas de Gran Canaria tiene un precio de 2,95 euros en el horario diurno y 3,65 euros en el nocturno y en el nocturno de fin de semana. El coste medio de estos recorridos en el Estado es de 4,01 euros, 5,06 euros y 5,15 euros, respectivamente.

Es significativa la diferencia existente actualmente entre las tarifas aplicadas en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife pues estas últimas son nada más y nada menos que un treinta por ciento (30%) superiores como consecuencia de que en la ciudad tinerfeña se aplica la tarifa interurbana (T3). Es clave, por tanto, la aplicación de una u otra tarifa (T1 ó T3) para los servicios de taxi estrictamente urbanos.

Pues bien, tal y como se puede ver claramente en el cuadro comparativo incluido como anexo al final de este escrito, incluso con la actualización de tarifas propuesta por las tres entidades que suscriben este escrito y aprobada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, nuestra ciudad seguiría manteniendo el mismo puesto en el ranking de tarifas urbanas de taxi más baratas de España.

Tercero.- La reducción hasta 500 metros del primer salto de taxímetro tras la bajada de bandera.

La actual propuesta de actualización de las tarifas urbanas de taxi de Las Palmas de Gran Canaria incluye una reducción hasta los 500 metros de la distancia cubierta por la bajada de bandera, amparada en el compromiso adquirido a estos efectos por el Sr. Concejal responsable del Área de Movilidad en el Ayuntamiento en la Mesa Municipal del Taxi celebrada en junio del 2018, reducción que se hizo a cambio de que el sector aceptase, como lo hizo, aplicar la tarifa urbana (T1) en todo el ámbito de su municipio urbano, lo que ningún otro municipio de Canarias de los veintinueve que utilizan tarifa urbana hace, pues todos los demás distinguen zona urbana y extrarradios en los que aplican tarifa interurbana (T3).

La mencionada reducción de los metros del primer salto tras la bajada de bandera (de los 1.032 metros a 500 metros) viene siendo una reivindicación del sector que no es novedosa pues ya fue previamente planteada (por ejemplo, en la propuesta de modificación de tarifas del año 2018 se incluyó por el Ayuntamiento, pero no fue aceptada por la Comisión de Precios del Gobierno de Canarias) pero que, de no aceptarse ahora, el sector del taxi de esta ciudad se vería en la necesidad de, para preservar los intereses del colectivo y aunque ello repercutiese negativamente a los usuarios (lo cual no querríamos por razones obvias), exigir al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el retomo a la situación anterior, esto es, delimitar nuevamente el casco urbano, al que se aplicaría la tarifa urbana T1 respecto de las zonas aledañas al mismo e incluidas en el perímetro municipal, a las que se aplicaría de nuevo la tarifa interurbana T3, más gravosa, como ya hemos explicado anteriormente, para los usuarios.

Además, la reducción de la distancia cubierta por la bajada de bandera no solo está justificada como modo de compensar la pérdida recaudatoria, en términos reales, que genera la prolongación en el tiempo de los plazos de aprobación de la tarifa solicitada (recuérdese en este caso concreto que una vez presentada nuestra solicitud de actualización de las tarifas urbanas el 2 de julio de 2024, el Ayuntamiento tenía un plazo de 45 días hábiles para proceder a su aprobación en el Pleno según ordena el artículo 3.1 del Decreto 64/2000, -es decir, hasta el 17 de agosto de 2024- pero no procedió a la aprobación hasta su sesión plenaria del 25 de abril del presente año 2025, es decir con un retraso de más de ocho meses), sino que además permite cumplir un acuerdo alcanzado por la corporación municipal con el sector, en el momento en que se extendió el uso de la tarifa T1 a todo el término municipal, lo que redujo los ingresos para los titulares de Licencias Municipales de taxi de esta ciudad ya que el incremento de la tarifa (T1) que entonces se pactó, para compensar la no aplicación de la tarifa T3 a zonas del extrarradio municipal, no se pudo materializar en su integridad.

La reducción de los 1.032 metros a los 500 del primer salto del taxímetro tras la bajada de bandera se ha de considerar integrada en el cambio de estructura tarifaria planteada en el informe económico que ampara la propuesta de las entidades que suscriben este escrito, por las siguientes cuatro razones:

1.^a) Optimización de la eficiencia del servicio: la reducción del primer salto mejora la precisión de la medición del servicio, permitiendo que el taxímetro refleje de manera más exacta las distancias recorridas en los primeros momentos de un viaje. Esto puede resultar en una estimación más justa para el pasajero, especialmente en zonas urbanas de tráfico denso, donde las distancias recorridas en los primeros tramos suelen ser cortas. Al mismo tiempo, esta optimización de la medición también puede mejorar la eficiencia operativa de los taxis de Las Palmas de Gran Canaria, permitiendo que los conductores reciban una compensación más justa por los primeros metros recorridos, que suelen ser los más costosos en términos de tiempo y combustible, especialmente cuando el taxi se encuentra parado o en tráfico lento.

2.^a) Ajuste a la inflación de costes y mayor rentabilidad para los conductores: los costes operativos de los taxis (combustible, mantenimiento, seguros, etc.) han aumentado con el tiempo. La reducción del primer salto permite que los conductores cubran estos costos de manera más eficiente desde los primeros metros, incrementando sus ingresos sin afectar significativamente la tarifa total que el pasajero paga por el viaje. Esta reducción se considera una forma de adaptar las tarifas de manera justa a la evolución de los costes sin modificar significativamente el precio medio del servicio.

3.^a) Estructura de costes: los primeros metros de un trayecto de taxi son generalmente los más costosos en términos de tiempo, esfuerzo y desgaste del vehículo (por ejemplo, paradas frecuentes en semáforos o en tráfico congestionado). Reducir el primer salto del taxímetro de los 1.032 metros actuales a los 500 metros propuestos permitiría reflejar de manera más justa los costos asociados con este inicio del trayecto, que a menudo no están adecuadamente cubiertos con el sistema actual. Para los taxistas, el costo fijo (por ejemplo, el tiempo de espera) es especialmente relevante en las primeras fases del viaje. Reducir el primer salto permitirá una distribución más equitativa de estos costos entre los pasajeros, lo que puede generar una mayor rentabilidad para los conductores sin penalizar a los pasajeros de manera excesiva. En ese sentido, conviene recordar que, como ya dijimos en el apartado

previo, la vigente tarifa urbana de taxi de Las Palmas de Gran Canaria es la más barata de España e incluso con la modificación solicitada seguirá siéndolo (véase <https://facua.org/es/documentos/estudioTaxis2024.pdf>).

4.^a) Transparencia tarifaria y adaptación al entorno tecnológico: la implementación de esta reducción en el primer salto también puede alinearse con el creciente uso de tecnologías de geolocalización y aplicaciones móviles para calcular tarifas de manera más precisa. A medida que la tecnología avanza, la transparencia y la precisión en la fijación de tarifas se vuelven más relevantes y la reducción del primer salto se ajustaría a estas nuevas expectativas.

Por último, a nivel comparativo debe tenerse en cuenta que otras ciudades de España de tamaño similar a Las Palmas de Gran Canaria (Sevilla, Bilbao, A Coruña, Albacete, Cáceres, Barcelona, Madrid, etc.) ni siquiera tienen una distancia cubierta por la bajada de bandera, de tal forma que, al producirse la misma, inmediatamente comienza a saltar el taxímetro y, además, tienen un mínimo de percepción por carrera de alrededor de unos 4 euros (lo que no existe en nuestras tarifas urbanas, ni en las vigentes ni en las propuestas).

Por todo ello, la reducción del primer salto del taxímetro de 1.032 metros a 500 metros se integra perfectamente en el informe económico, al tratarse de un ajuste técnico y económico que optimiza la equidad y eficiencia del servicio. Además, se alinea con la evolución de las necesidades del sector, los costes operativos y las expectativas de los usuarios.

Cuarto.- Pleno respeto a la prevalencia del interés general en la actualización de tarifas de referencia.

La modificación tarifaria proyectada en el municipio más poblado del archipiélago canario se fundamenta en el interés general, noción abierta cuya delimitación exige un análisis contextual y motivado. En la revisión de tarifas del taxi, este criterio trasciende lo técnico o económico, integrando su impacto en el bienestar social, la equidad, la sostenibilidad y los derechos de usuarios y trabajadores.

Conforme al Decreto 74/2012, la medida busca armonizar viabilidad económica, accesibilidad y calidad, especialmente ante el aumento de costes y cambios de mercado. La actualización tarifaria se concibe como instrumento para preservar la continuidad del servicio, evitando su deterioro o interrupción. Las tarifas urbanas deben fijarse por el Ayuntamiento, cubriendo costes reales, amortización y un beneficio razonable; la propuesta municipal se ajusta a estas exigencias y responde a razones objetivas:

Sostenibilidad: garantiza la cobertura de costes efectivos, asegurando calidad y continuidad.

Equilibrio coste-calidad: considera el incremento de gastos operativos, manteniendo la rentabilidad del sector.

Adaptación al mercado: conjuga tarifas justas con viabilidad económica, en línea con las referencias de la Comisión de Precios para 2025.

Dimensión social y económica: favorece movilidad, dinamismo económico y calidad de vida.

Adecuación normativa: cumple íntegramente el Decreto 74/2012 y se adapta a la coyuntura actual.

En suma, el interés general se materializa en una actuación que asegura la sostenibilidad del servicio, protege derechos laborales y garantiza un transporte urbano esencial, eficiente y acorde a la realidad económica, configurándose como una decisión responsable y orientada al bienestar colectivo».

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- El expediente ha sido tramitado con sujeción al procedimiento establecido en el Decreto 64/2000, de 25 de abril, por el que se regula el procedimiento para la implantación y modificación de precios de los bienes y servicios autorizados y comunicados de ámbito autonómico, modificado por Decreto 77/2011, de 24 de marzo.

Segunda.- La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local; el Real Decreto 3173/1983, de 9 de noviembre, por el que se traspasan a la Comunidad Autónoma de Canarias las funciones y servicios en materia de intervención de precios; el Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento de la liberalización de la actividad económica.

Vistos, además de los preceptos citados, los Decretos territoriales 41/2023, de 14 de julio, del Presidente, por el que se determinan las competencias de la Presidencia y Vicepresidencia, así como el número, denominación, competencias y orden de precedencias de las Consejerías, modificado por el Decreto 47/2023, de 17 de julio; el Decreto 123/2023, de 17 de julio, por el que se determina la estructura orgánica y las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias, así como el artículo 9.e) del Decreto 45/2020, de 21 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico de la Consejería de Turismo, Industria y Comercio, vigente en virtud de lo dispuesto en la disposición transitoria única del citado Decreto 123/2023, y teniendo en cuenta el resuelto tercero de la Orden de la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Autónomos, de 5 de octubre de 2023, por la que se delega el ejercicio de determinadas competencias en los titulares de los Centros Directivos del Departamento (publicada en el BOC n.º 203, de 16.10.2023, fecha a partir de la cual surte efectos, según su resuelto noveno), se delega en la persona titular de la Viceconsejería de Industria, Comercio y Consumo, en el ámbito competencial atribuido a dicho centro directivo y órganos dependientes, el ejercicio de una serie de competencias, entre las que se encuentran “i) La resolución de los procedimientos en materia de precios autorizados y comunicados de ámbito autonómico” y “m) La resolución de los recursos potestativos de reposición que, en su caso, puedan interponerse contra los actos dictados en virtud de las delegaciones a que se refieren los apartados anteriores”,

RESUELVO:

Primero.- Aprobar la modificación de las tarifas urbanas de auto-taxis solicitadas por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en virtud del acuerdo del Pleno de esa Corporación Local adoptado en sesión ordinaria celebrada el día 25 de abril de 2025, para su

aplicación en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, todo ello en base a los motivos de interés general fundamentados en el escrito de la Directora General de Transportes y Movilidad, de fecha 22 de julio de 2025, y en virtud de los argumentos técnicos y jurídicos obrantes en el escrito presentado por el Presidente de la Sociedad Cooperativa de Productores Taxistas de Las Palmas, quedando establecidas en las cuantías siguientes:

1) Bajada de bandera:

Incluye quinientos (500) metros de recorrido o su equivalencia en hora de espera.

Concepto	Tarifa resultante (€)	Incremento (%)
Bajada bandera diurna L-V (6:00-22:00 horas)	3,05	19,14
Bajada bandera diurna sábados (6:00-22:00 horas)	3,25	26,95
Bajada bandera festivos/domingos (6:00-22:00 horas)	4,00	23,46
Bajada bandera nocturna (22:00-6:00 horas)	3,80	17,28
Bajada bandera nocturna viernes, sábados y vísperas de festivos (6:00-22:00 horas)	4,30	32,72
Bajada bandera nocturna domingos y festivos (6:00-22:00 horas)	4,75	46,60
Bajada bandera Navidad 24 y 31.12 y 5.01 (9:00-22:00 horas)	4,00	23,46
Bajada bandera Navidad 24 y 31.12 y 5.01 (22:00-9:00 horas) (25, 1 diciembre y 6 enero)	6,95	114,51
Bajada bandera Navidad 25.12 y 01.01 y 05.01 (22:00-9:00 horas)	4,75	22,11
Bajada bandera Navidad 25.12 y 01.01 y 05.01 (9:00-22:00 horas)	4,75	22,11

2) Kilómetro recorrido:

Concepto	Tarifa resultante (€)	Incremento (%)
Kilómetro recorrido diurno L-V (6:00- 22:00 horas)	0,85	6,25
Kilómetro recorrido diurno sábado (6:00- 22:00 horas)	0,90	12,50
Kilómetro recorrido diurno domingo/festivos (6:00-22:00 horas)	1,00	25,00
Kilómetro recorrido nocturno (22:00-6:00 horas)	0,90	5,88
Kilómetro recorrido nocturno sábados (22:00- 9:00 horas)	1,00	17,65
Kilómetro recorrido nocturno domingo/festivos (6:00-22:00 horas)	1,00	17,65

3) Hora de espera:

Concepto	Tarifa resultante (€)	Incremento (%)
Hora espera diurna	17,00	6,25
Hora espera nocturna	20,00	11,11
Hora espera sábados diurnos (6-22 horas)	18,00	12,50
Hora espera domingos y festivos diurnos (6-22 horas)	20,00	11,11

4) Suplementos:

Concepto	Tarifa resultante (€)	Incremento (%)
Bultos	0,35	-
Radiotaxi	0,60	20,00
Entrada/salida muelle	0,70	-
Mínimo de percepción	0,00	-

Esta lista de precios se debe exhibir obligatoriamente en el vehículo, junto con las siguientes aclaraciones.

1.- La bajada de bandera, en cualquiera de sus modalidades, debe incluir quinientos (500) metros de recorrido o su equivalencia en hora de espera.

2.- El suplemento por bultos será de aplicación cuando el equipaje supere los 50 kilogramos para los vehículos de hasta cuatro plazas de pasajeros, y de 60 kilogramos para los de superior capacidad, en los términos indicados en el artículo 23 del Decreto 74/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Servicio del Taxi (BOC n.º 157, de 10.8.2012).

3.- El salto del taxímetro se efectuará de cinco en cinco céntimos de euro.

4.- Las tarifas, incluidos los suplementos, son de aplicación para aquellas carreras que se inicien y finalicen dentro de la zona urbana que como tal defina el Ayuntamiento. En los demás casos son de aplicación las tarifas interurbanas.

Segundo.- Estas tarifas surtirán efecto a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse bien recurso potestativo de reposición ante esta Viceconsejería de Industria, Comercio y Consumo, en el plazo de un (1) mes, contado a partir del día siguiente a la notificación o publicación de la presente Resolución, o directamente recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo en Santa Cruz de Tenerife del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en el plazo de dos (2) meses, contados a partir del día siguiente al de su notificación o publicación, significando que, en el caso de presentarse recurso de reposición, no se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta la resolución expresa del recurso de reposición o se produzca la desestimación presunta del mismo, y todo ello sin perjuicio de cualquier otro que pudiera interponerse.

Santa Cruz de Tenerife, a 14 de agosto de 2025.- El Viceconsejero de Industria, Comercio y Consumo (p.d. Orden de 5.10.2023; BOC n.º 203, de 16.10.2023), Felipe Afonso El Jaber.