

Sección I. Disposiciones generales

CONSEJO DE GOBIERNO

5696

Decreto 20/2025 de 23 de mayo por el que se regulan las tarifas del servicio de autotaxi y de transporte público de viajeros con vehículos de turismo de las Illes Balears

PREÁMBULO

I

La Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, regula el transporte público discrecional urbano de personas viajeras en vehículos de turismo (autotaxis) en el capítulo IV del título I, y el transporte público discrecional de personas viajeras en vehículos de turismo (taxis de carácter interurbano) en la sección 3ª del capítulo V del mismo título.

En cuanto a las tarifas aplicables al transporte de carácter urbano (autotaxis), el artículo 50 de la Ley establece:

1. Los ayuntamientos, dentro de su ámbito territorial, podrán fijar las tarifas habiendo otorgado audiencia previa a las asociaciones representativas del sector y a las asociaciones de consumidores y usuarios. Estas tarifas, que se podrán revisar periódicamente, y de manera excepcional cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico, deberá garantizar que se cubra el coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización y permitir una adecuada amortización y un beneficio industrial razonable.

No obstante lo anterior, estas tarifas no serán de aplicación en caso de que el municipio se haya incorporado a un área territorial de prestación conjunta. En tal caso, serán de aplicación las tarifas aprobadas por el órgano competente en materia de regulación tarifaria de dicha área de prestación conjunta.

2. Las tarifas aprobadas son, en todo caso, de observancia obligada para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios; los municipios deberán habilitar medidas oportunas para el control de su aplicación.

Mediante un decreto del Gobierno de las Illes Balears se podrá regular que los servicios se realicen a precio cerrado.

3. Mediante los análisis que lo justifiquen y los correspondientes procedimientos de fijación de precios, que se fijarán reglamentariamente, se podrá establecer la posibilidad de la implantación de tarifas únicas equivalentes entre varios municipios, a solicitud de los mismos.

4. Reglamentariamente se elaborará un modelo de estudio económico para la mejor gestión de la actualización de las tarifas que equilibre los ingresos y los costes del servicio.

5. Dentro del ámbito insular, se tiene que tender a unificar los conceptos y los suplementos tarifarios de las tarifas urbanas e interurbanas que sean aconsejables.

En cuanto a las tarifas interurbanas, el artículo 68.2.b) de la Ley, aplicable al transporte en taxi de carácter interurbano, establece:

2. El ejercicio de la actividad de transporte público discrecional con vehículos de turismo se somete a los siguientes principios:

[...]

b) Establecimiento de tarifas obligatorias o de referencia dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio. Reglamentariamente se elaborará un modelo de estudio económico para la mejor gestión de la actualización de las tarifas que equilibre los ingresos y los costes del servicio.

Por otro lado, el artículo 74 bis de la Ley dispone que el Gobierno de las Illes Balears, mediante una orden de la persona titular de la consejería con competencias en materia de movilidad, puede acordar la creación de áreas territoriales de prestación conjunta. Los servicios que se presten íntegramente en estas áreas tendrán la consideración de servicios urbanos. De conformidad con el apartado 6 de este artículo, las normas de funcionamiento de las áreas de prestación conjunta deberán incluir el régimen tarifario aplicable.

II

La Comisión de Precios del Agua y de los Transportes Urbanos, reunida en la sesión del 29 de mayo de 2014, ya había aprobado un modelo de estudio económico para que sirviera de orientación a los ayuntamientos para fijar las tarifas urbanas pero, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 50.4 y 68.2.b) de la Ley 4/2014, es el Gobierno de las Illes Balears quien tiene que aprobar este modelo mediante el oportuno reglamento, con el fin de poder cuantificar y actualizar las tarifas, tanto urbanas como interurbanas, de acuerdo con el modelo de estudio económico.

En virtud de estos preceptos de la Ley se aprueban dos modelos de estudio económico, uno para la cuantificación de nuevas tarifas y suplementos y el otro para la revisión de las cuantías vigentes, tanto urbanas como interurbanas. Ambos modelos tienen la misma estructura de costes, ingresos y tarifas.

La aprobación de los modelos de estudio económico facilita a las personas solicitantes y a las administraciones competentes una herramienta que unifica la estructura de costes y la estimación de los ingresos de los servicios de taxi y que sirve de base para cuantificar las tarifas urbanas e interurbanas; unifica la estructura económica de ambos tipos de tarifas, dado que se trata de un servicio único, si bien diferenciado por el ámbito territorial en el que se presta el transporte; y constituye un instrumento sobre el que se tendrán que actualizar las tarifas cuando las partidas que integran la estructura de costes experimenten variaciones importantes que alteren significativamente el equilibrio económico del correspondiente servicio.

Así, hay que seguir la estructura de los modelos de estudio económico para calcular los importes concretos de las tarifas y de los suplementos vigentes sean del tipo que sean, tanto en cuanto a la primera cuantificación (como es el caso del suplemento de los vehículos de más de cinco plazas, establecido en el artículo 1.3 del Decreto 56/2016, de 16 de septiembre, de desarrollo de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, con relación a los vehículos dedicados a la actividad de transporte público urbano e interurbano de personas viajeras en vehículos de turismo, pero pendiente de determinar el importe de este), como para las futuras actualizaciones.

Los modelos de estudio económico se ajustan a la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, así como en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, de desarrollo de la Ley. Estas normas introducen una modificación importante en relación con la revisión de los valores monetarios de las variables económicas, y establecen, según el artículo 1 de la Ley, un régimen basado en el hecho que los valores monetarios no sean modificados en virtud de índices de precios o fórmulas que lo contengan, que incluye dentro de su ámbito de aplicación las revisiones de cualquier valor monetario en cuya determinación intervenga el sector público, de conformidad con el artículo 3.1.a) de la Ley.

El artículo 5 de la Ley 2/2015 regula el régimen aplicable a la revisión periódica no predeterminada y a la revisión no periódica de valores monetarios. De conformidad con este precepto, estas revisiones se deberán justificar en una memoria económica específica para este fin, con el contenido del Real Decreto 55/2017. La justificación mediante una memoria económica tiene por finalidad asegurar que las modificaciones en los valores monetarios afectados están motivadas convenientemente y, eventualmente, reflejan apropiadamente los costes pertinentes en cada situación a partir de precios e índices específicos.

El apartado 2 de este precepto dispone:

2. Esta revisión no podrá realizarse en función de índices de precios o fórmulas que los contengan. Excepcionalmente, si estuviera motivada por la evolución de los costes, la revisión podrá realizarse en función de los precios individuales e índices específicos de precios que mejor reflejen dicha evolución de los costes, evaluados conforme al principio de eficiencia económica y buena gestión empresarial. La memoria económica deberá, en esos casos, justificar el cumplimiento de tales condiciones.

Estas revisiones no incluirán la variación de las amortizaciones, los gastos generales o de estructura y el beneficio industrial. Podrá incluirse la variación de los costes de mano de obra y costes financieros en los supuestos y con los límites expresamente previstos en el real decreto al que se refiere el artículo 4.

Dado el artículo 5 de la Ley 2/2015, desarrollado por el artículo 3.1 del Reglamento —que establece que todo régimen de revisión deberá tomar como referencia la estructura de costes de la actividad cuyo valor monetario sea objeto de revisión, teniéndose que ponderar cada componente de costes en función de su peso relativo en el valor íntegro de esa actividad—, se ha especificado en cada partida del coste de explotación el criterio que se deberá tener en cuenta para su cuantificación, en el supuesto de que se trate de la cuantificación de nuevas tarifas, y el criterio de actualización del coste que se deberá aplicar, en el caso de revisión de las tarifas vigentes, así como si el coste es o no es susceptible de actualización.

En relación con la isla de Formentera, se incluye una disposición adicional donde se tiene en consideración la condición de triple insularidad, estableciéndose que para la cuantificación de los costes unitarios solo se deberán tener en cuenta los precios de mercado de aplicación en el territorio.

III

En el Decreto se regulan los procedimientos para la cuantificación de nuevas tarifas y para la actualización de las tarifas vigentes, que siempre se tienen que basar en el modelo de estudio económico que corresponda.

De conformidad con la Ley 4/2014, de 20 de junio, y con el artículo 38.2 de la Ley 7/2014, de 23 de julio, de protección de las personas consumidoras y usuarias de las Illes Balears, en todos los procedimientos de aprobación de tarifas es preceptiva la audiencia en consulta de las asociaciones de personas consumidoras y usuarias, y por ello se establece que se tiene que dar audiencia a las asociaciones que formen



parte del Consejo de Consumo de las Illes Balears.

Asimismo, hay que dar audiencia a las entidades representativas del sector del taxi que, en el caso de las tarifas interurbanas, se articula mediante el Consejo Balear de Transportes Terrestres.

En relación con las tarifas urbanas, corresponderá a los ayuntamientos la creación, supresión y regulación de las condiciones de las tarifas, tal como disponen los artículos 48 y 50.1 de la Ley 4/2014.

Para cuantificar y actualizar las tarifas urbanas, el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica, establece que la aprobación de los precios autorizados de ámbito autonómico previstos en el anexo 2 —entre los que se incluye el transporte urbano de personas viajeras— corresponderá a las comisiones autonómicas y provinciales de precios. Por lo tanto, la Sección de Precios de Transporte Urbano de la Comisión de Precios del Agua y los Transportes Urbanos deberá aprobar la cuantificación y actualización de las tarifas urbanas de forma previa a la aprobación definitiva por los ayuntamientos, órganos competentes para fijar las tarifas urbanas.

En cuanto a las tarifas interurbanas, dado que se aplican a autorizaciones de ámbito nacional sobre las que la Comunidad Autónoma de las Illes Balears ostenta la competencia por delegación del Estado en virtud de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, y siguiendo la doctrina del Consejo Consultivo, la competencia para la creación, supresión y regulación de las condiciones de las tarifas interurbanas corresponderá al Gobierno de las Illes Balears mediante el reglamento oportuno. Siguiendo el sistema vigente, se prevé que el reglamento sea una orden de la persona titular de la consejería competente en materia de movilidad, a propuesta del respectivo consejo insular.

De acuerdo con los dictámenes 113/2016 y 21/2018 del Consejo Consultivo, serán los consejos insulares, como órganos gestores y con potestades ejecutivas en materia de transporte terrestre, los que fijarán los importes concretos de las tarifas interurbanas (cuantificación y actualización), siguiendo el procedimiento establecido.

IV

El artículo 50.3 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, establece la posibilidad de implantar tarifas únicas equivalentes entre varios municipios. Por otro lado, el artículo 71 de la misma Ley regula los regímenes especiales de recogida de viajeros, que podrán incluir el régimen tarifario aplicable. Y la Ley 1/2024, de 16 de febrero, de mejora de la regulación de los servicios de transporte con vehículos de hasta nueve plazas en las Illes Balears, añade a la Ley el artículo 74 bis, relativo a las áreas territoriales de prestación conjunta, en las que las normas de funcionamiento deberán incluir el régimen tarifario aplicable.

La cuantificación de los importes de estas tarifas deberá disponer del informe favorable de la Sección de Precios de Transporte Urbano de la Comisión de Precios del Agua y los Transportes Urbanos, dado que afectan a servicios de carácter urbano.

En cuanto a las tarifas de los regímenes especiales de recogida de personas viajeras, la experiencia de los últimos años aconseja que las mismas sean aplicables a todos los servicios que se presten íntegramente dentro de su territorio de carácter urbano o interurbano. Así, a los servicios prestados dentro del régimen especial de recogida de personas viajeras entre Palma y Calvià durante el periodo comprendido entre el 1 de agosto y el 30 de septiembre de 2024 le resultaban de aplicación tres regímenes tarifarios diferentes: las tarifas interurbanas de la isla de Mallorca y las diferentes tarifas urbanas de Palma y Calvià. Esto ocasionó numerosos problemas tanto al sector como a las personas usuarias. Por otro lado, hay que tener en cuenta que en los trayectos entre distintos municipios que forman parte de un régimen especial de recogida de personas viajeras se pueden recoger personas pasajeras en los viajes de vuelta, a diferencia del resto de los servicios interurbanos, en los que este viaje de vuelta se tiene que hacer de vacío.

V

Como novedad, con el fin de simplificar las tarifas de los regímenes especiales de recogida de personas viajeras y de las áreas territoriales de prestación conjunta que se puedan constituir, los consejos insulares podrán establecer tarifas de referencia en sus respectivos ámbitos territoriales siguiendo las estructuras tarifarias y las condiciones establecidas al anexo 3 del Decreto. Esas tarifas solo serán de aplicación cuando así lo acuerden los órganos competentes.

La cuantificación y actualización de las tarifas de referencia corresponderán a los consejos insulares en sus respectivos ámbitos territoriales, dado su alcance supramunicipal, y se tendrá que seguir el procedimiento de las tarifas urbanas para ser aplicables a trayectos urbanos.

VI

Se regulan las condiciones necesarias para la correcta aplicación de las tarifas, con la obligación que las tarifas y los suplementos aprobados estén incorporados en el taxímetro y sean visibles para las personas usuarias del servicio, de acuerdo con los artículos 49.e) y 73.5 de la Ley 4/2014, de 20 de junio.

Como novedad, se incluye la obligación de instalar en el vehículo un equipo automático para la impresión de los recibos que se tienen que entregar a las personas usuarias a petición de las mismas, con el fin de dar una mayor información y transparencia en la aplicación de las tarifas. Al mismo tiempo, las copias de los recibos servirán, en el caso de reclamaciones o de denuncias, para que la Inspección de Transportes cuente con una información clara sobre los servicios prestados.

VII

El Gobierno de las Illes Balears es competente para aprobar este Decreto.

Así, el artículo 30.5 del Estatuto de Autonomía otorga a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres, en concordancia con el artículo 148.1.5.a) de la Constitución Española, que establece que son competencia de las comunidades autónomas los ferrocarriles y las carreteras cuyo itinerario transcurra íntegramente dentro del territorio de la comunidad autónoma y, del mismo modo, el transporte realizado por estos medios o por cable.

Por otro lado, el artículo 32.2 otorga a la Comunidad Autónoma la función ejecutiva en materia de ordenación del transporte de personas viajeras y mercancías que tengan su origen y destino en el territorio de la comunidad autónoma, en los términos que establezcan las leyes y normas reglamentarias que, en desarrollo de su legislación, dicte el Estado.

Según el artículo 5.d) de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, corresponderá al Gobierno de las Illes Balears el ejercicio de la competencia de elaborar la normativa de ejecución y desarrollo de las normas estatales de acuerdo con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

VIII

El Decreto cumple los principios de buena regulación que se exigen en el artículo 49 de la Ley 1/2019, de 31 de enero, del Gobierno de las Illes Balears.

— Principios de necesidad y eficacia: se justifican las razones de interés general, dado que se regulan el procedimiento y las competencias para fijar y revisar las tarifas de los servicios de taxi; se aprueba el modelo de estudio económico al que se tendrán que ajustar los órganos competentes, que deberá servir para determinar y actualizar las tarifas del servicio de taxi, tanto de carácter urbano como interurbano, unificando la estructura económica de las tarifas interurbanas con la de las tarifas urbanas, dado que se trata de un servicio único; y se establecen las condiciones para asegurar la correcta aplicación de las tarifas y mejorar la información a las personas usuarias, sometiendo el servicio al control administrativo para garantizar un adecuado nivel de calidad.

— Principio de proporcionalidad: la norma supone un desarrollo reglamentario de la Ley 4/2014, de 20 de junio, en materia de cuantificación y actualización de las tarifas urbanas e interurbanas del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras en vehículos de turismo, de determinadas condiciones de aplicación de las tarifas para mejorar la información a las personas usuarias, y contiene la regulación indispensable para asegurar las razones de interés general mencionadas más arriba.

— Principio de seguridad jurídica: la norma contiene una regulación completa y detallada de los órganos competentes y del procedimiento para la cuantificación y actualización de las tarifas, así como de las condiciones de aplicación de las tarifas por parte de los taxistas. Así, la norma se integra de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico y determina un marco claro, estable y predecible tanto para las administraciones competentes como también para el sector.

— Principio de transparencia: se tiene que destacar la participación ciudadana, así como de las administraciones de las Illes Balears, de las organizaciones representativas del sector y de las asociaciones de personas consumidoras y usuarias durante el proceso de elaboración de la norma, mediante los trámites de consulta previa, audiencia e información pública, y la participación del Consejo de Consumo de las Illes Balears, del Consejo Balear de Transportes Terrestres y del Comité Balear del Transporte por Carretera.

— Principios de eficiencia, calidad y simplificación: la norma no implica cargas administrativas innecesarias, puesto que las cargas que prevé son las imprescindibles para mejorar la aplicación adecuada de las tarifas y la información a las personas usuarias. Igualmente, tienen como finalidad garantizar los trámites de audiencia y justificación en el procedimiento para fijar y actualizar tarifas.

El Consejo Balear del Transporte Terrestre, reunido en la sesión del 3 de marzo de 2025, ha emitido un informe sobre el proyecto de este Decreto.

Por todo ello, a propuesta del consejero de Vivienda, Territorio y Movilidad, de acuerdo con el Consejo Consultivo y habiéndolo considerado el Consejo de Gobierno en la sesión de 23 de mayo de 2025, dicto el siguiente

**DECRETO****Artículo 1****Cuantificación y actualización de las tarifas**

1. Se aprueba el modelo de estudio económico que servirá de base para la cuantificación de nuevas tarifas de los servicios de autotaxi y de transporte público discrecional de personas viajeras en vehículos de turismo. La cuantificación de nuevas tarifas deberá seguir la estructura y los criterios de cuantificación de costes del modelo de estudio económico del anexo 1.
2. Se aprueba el modelo de estudio económico que servirá de base para actualizar las tarifas vigentes de los servicios de autotaxi y de transporte público discrecional de personas viajeras en vehículos de turismo. La actualización deberá partir de los importes de ingresos y gastos que han servido de base para establecer las tarifas vigentes, y deberá aplicar los criterios de actualización de costes del anexo 2.
3. Las tarifas se podrán revisar periódicamente y de manera excepcional cuando las partidas que integran la estructura de costes sufran variaciones importantes que alteren significativamente el equilibrio económico del servicio.
4. Las resoluciones de aprobación de las tarifas se publicarán en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

Artículo 2**Tarifas urbanas**

1. La creación o supresión de las tarifas urbanas y el establecimiento de las condiciones de las tarifas corresponderá a los ayuntamientos.
2. Los municipios que dispongan de licencias de autotaxi deberán tener aprobadas las tarifas urbanas de obligado cumplimiento.
3. La cuantificación de nuevas tarifas y la actualización de las tarifas vigentes se podrá iniciar de oficio por el ayuntamiento, o bien a solicitud de las asociaciones representativas de las personas consumidoras y usuarias o de las entidades representativas del sector del taxi.
4. Se deberá adjuntar una memoria económica justificativa de la procedencia de la solicitud, tanto si el procedimiento se inicia de oficio como si se presenta mediante una instancia al ayuntamiento.

La memoria económica deberá contener los datos de naturaleza económica basados en un estudio de ingresos y costes, siguiendo el modelo de estudio económico del anexo 1 o del anexo 2 según corresponda.

En el supuesto de que se solicite la revisión de tarifas, la memoria económica deberá contener las tarifas vigentes y las nuevas tarifas solicitadas, teniéndose que indicar el porcentaje de incremento o disminución.

5. El ayuntamiento deberá acordar la propuesta de cuantificación o de actualización de tarifas, previa audiencia a las asociaciones de personas consumidoras y usuarias integrantes del Consejo de Consumo de las Illes Balears y a las entidades representativas del sector del taxi, debiendo presentar una solicitud de informe y aprobación de las tarifas propuestas a la Sección de Precios de Transporte Urbano de la Comisión de Precios del Agua y los Transportes Urbanos.

Con la solicitud se deberá adjuntar el expediente municipal, que incluirá:

- El acuerdo de iniciación del procedimiento de oficio o la solicitud presentada al ayuntamiento, con la memoria económica prevista en el apartado 4 de este precepto.
- El certificado del secretario o la secretaria del municipio del acuerdo del Pleno del ayuntamiento con la propuesta de tarifas.
- La memoria económica municipal justificativa del acuerdo de propuesta de tarifas, con el modelo normalizado de estudio económico del anexo 1 o del anexo 2 firmado por el técnico municipal.
- El informe técnico municipal que justifique que se han efectuado los trámites legalmente establecidos.

6. La Sección de Precios de Transporte Urbano de la Comisión de Precios del Agua y los Transportes Urbanos emitirá un informe y lo elevará a la persona titular de la consejería competente en materia de movilidad para la aprobación o denegación de la propuesta de cuantificación o actualización de tarifas, que se deberá notificar al ayuntamiento proponente para la aprobación definitiva y su publicación en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

Artículo 3**Tarifas interurbanas**

1. La creación o supresión de las tarifas interurbanas y el establecimiento de las condiciones de las tarifas se deberá efectuar mediante un orden de la persona titular de la consejería competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, a propuesta del respectivo consejo insular. Se deberá adjuntar a esta propuesta una memoria económica que la justifique.



2. La cuantificación de las nuevas tarifas establecidas conforme al apartado anterior, así como la actualización de las tarifas vigentes, será iniciada de oficio por los consejos insulares, o bien se realizará a instancias de las asociaciones representativas de las personas consumidoras y usuarias y del sector del taxi.

3. En caso de que el consejo insular inicie de oficio el procedimiento de cuantificación o actualización de tarifas interurbanas, se deberá emitir de forma previa a la resolución de inicio una memoria económica, que deberá contener los datos de naturaleza económica basados en un estudio de ingresos y costes, siguiendo el modelo de estudio económico del anexo 1 o del anexo 2 que corresponda.

En el supuesto de que se trate de la actualización de tarifas, la memoria económica deberá contener las tarifas vigentes y las nuevas tarifas solicitadas, e indicar el porcentaje de incremento o disminución.

4. Las solicitudes de cuantificación o actualización de tarifas interurbanas por parte de las asociaciones representativas de las personas consumidoras y usuarias y del sector del taxi se deberán presentar al consejo insular, junto con una memoria económica justificativa de la procedencia de la solicitud.

La memoria económica deberá contener los datos de naturaleza económica basados en un estudio de ingresos y costes, siguiendo el modelo de estudio económico del anexo 1 o del anexo 2, en su caso.

En el supuesto de que se solicite la actualización de tarifas, la memoria económica deberá contener las tarifas vigentes y las nuevas tarifas solicitadas, e indicar el porcentaje de incremento o disminución.

5. Para la cuantificación y actualización de las tarifas se deberá dar audiencia a las asociaciones de personas consumidoras y usuarias integrantes del Consejo de Consumo de las Illes Balears y se requerirá el informe previo del Consejo Balear de Transportes Terrestres.

6. Efectuados los correspondientes trámites, y previo informe económico justificativo del órgano competente del consejo insular, este deberá dictar una resolución de aprobación de la cuantificación o de la actualización de las tarifas interurbanas y la deberá publicar en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

Artículo 4

Tarifas únicas equivalentes

1. Se podrán implantar tarifas únicas equivalentes entre varios municipios, con el análisis previo de la conveniencia o necesidad que lo justifique. Estas tarifas serán de aplicación a los trayectos de carácter urbano que se efectúen íntegramente en el territorio de cada uno de los municipios afectados.

2. Para la cuantificación y la actualización de las tarifas únicas equivalentes se requerirá el acuerdo de todos los municipios afectados y se seguirá el procedimiento previsto para las tarifas urbanas.

Artículo 5

Tarifas de los regímenes especiales de recogida de personas viajeras

1. Los regímenes especiales de recogida de personas viajeras que se constituyan podrán incluir el régimen tarifario aplicable en todos los servicios que se presten íntegramente en su territorio, con independencia del carácter urbano o interurbano de los trayectos.

2. Para la cuantificación y la actualización de las tarifas de los regímenes especiales de recogida de personas viajeras se deberá seguir el procedimiento previsto para las tarifas urbanas, salvo que se apliquen las tarifas de referencia previstas en el artículo 7. En cualquier caso, se requerirá el acuerdo favorable de todos los municipios integrantes del régimen especial de recogida de personas viajeras.

Artículo 6

Tarifas de las áreas territoriales de prestación conjunta

1. Las normas de funcionamiento de las áreas territoriales de prestación conjunta deberán incluir las tarifas aplicables en todos los trayectos que se presten íntegramente dentro de estas áreas. Para la cuantificación de las tarifas se deberá seguir el modelo de estudio económico del anexo 1 y se deberá disponer del informe favorable de la Sección de Precios de Transporte Urbano de la Comisión de Precios del Agua y los Transportes Urbanos.

2. La actualización de las tarifas se deberá tramitar por los órganos encargados de la gestión de las áreas territoriales de prestación conjunta siguiendo el procedimiento de actualización de las tarifas urbanas.

Artículo 7**Tarifas de referencia**

1. Los consejos insulares podrán establecer tarifas de referencia siguiendo las estructuras tarifarias y las condiciones de las tarifas establecidas en el anexo 3. Estas tarifas se podrán aplicar a los regímenes especiales de recogida de personas viajeras y a las áreas territoriales de prestación conjunta.
2. La cuantificación y la actualización de las tarifas de referencia corresponderá a los consejos insulares siguiendo el procedimiento de las tarifas urbanas.

Artículo 8**Condiciones de prestación del servicio**

1. Las tarifas se aplicarán mediante la utilización del aparato taxímetro, salvo los vehículos de sustitución no obligados a estar equipados con taxímetro de acuerdo con el artículo 49.e) de la Ley 4/2014, de 20 de junio. El taxímetro deberá llevar incorporadas las tarifas máximas autorizadas y los suplementos autorizados legalmente.

2. Una vez que se haya instalado el taxímetro en el vehículo y antes de la primera utilización como servicio público, se deberá verificar que funciona correctamente, se precintará y se mantendrá así hasta que se lleve a cabo una nueva verificación. La rotura de cualquier precinto comportará la obligatoriedad de someter el taxímetro a una nueva verificación y precinto. Se procederá igualmente tras cada modificación de tarifas o suplementos.

La verificación y el precinto de los taxímetros corresponderá a los consejos insulares, de acuerdo con el artículo 1.4 de la Ley 13/1993, de 20 de diciembre, de atribución de competencias a los consejos insulares en materia de inspección técnica de vehículos.

3. Los vehículos deberán disponer de un módulo que indique, en el interior y en el exterior, tanto la disponibilidad del vehículo como la tarifa correspondiente. El taxímetro deberá ir conectado al módulo exterior luminoso.

4. De las tarifas y los suplementos aprobados legalmente, ya sean urbanos o interurbanos, se informará a las personas usuarias del servicio mediante la colocación, en un lugar visible del interior del vehículo, de un impreso oficial en el que figurarán las tarifas y los suplementos aplicables, así como su importe.

5. Durante la prestación del servicio, la tarifa correspondiente al transporte que se realice se identificará en el módulo indicador interno, de forma que la persona usuaria pueda leer en todo momento el precio del servicio. El módulo indicador deberá estar iluminado siempre que se encuentre en funcionamiento.

6. El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida de la persona usuaria, excepto cuando se trate de un servicio previamente contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo.

El aparato taxímetro entrará en funcionamiento al iniciarse cada servicio después de que la persona usuaria haya indicado el punto de destino; si bien, cuando se trate de un servicio contratado previamente por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático y la persona usuaria se retrase de la hora convenida de inicio del servicio, el aparato taxímetro entrará en funcionamiento a partir de la hora convenida.

En el caso en que se requiera el servicio de taxi en un municipio que no lo tenga, el taxímetro entrará en funcionamiento en el momento de la partida del vehículo.

Se interrumpirá la continuidad del contador definitivamente al finalizar el recorrido, o provisionalmente durante las paradas provocadas por accidente, avería, reposición de combustible u otros motivos no imputables al usuario. En este último caso, una vez resuelto el incidente, el taxímetro continuará el cómputo en el punto donde lo hubiera interrumpido.

Al llegar al destino, se deberá poner el taxímetro en posición de punto muerto o «apagar», y, posteriormente, se indicará a la persona usuaria del servicio el coste del mismo.

7. Se expedirá un recibo del servicio efectuado a la persona usuaria si esta lo solicita, teniéndose que conservar durante un año, a disposición del Servicio de Inspección, las copias de los recibos de todos los servicios realizados.

Los recibos deberán incluir la siguiente información:

- a) Nombre, apellidos y documento de identidad (DNI o NIF) de la persona titular de la autorización.
- b) Número de licencia.



- c) Origen y destino del servicio.
- d) Día y hora de inicio y finalización del servicio.
- e) Importe del servicio, desglosado, en su caso, en las tarifas especiales y los suplementos de aplicación.

Los recibos y las copias deberán estar numerados de forma correlativa a los servicios prestados.

La expedición de los recibos se realizará mediante un equipo automático, que deberá estar integrado o conectado al taxímetro.

En caso de avería de la impresora, el recibo se emitirá, siempre en original y copia, de forma manual y con los mismos datos que establece el apartado anterior.

Disposición adicional primera

Tarifas en la isla de Mallorca

Hasta que el Consejo de Mallorca no asuma las competencias en materia de transportes terrestres, las competencias que según este Decreto corresponden a los consejos insulares corresponderán a la consejería competente en materia de movilidad dentro del ámbito territorial de la isla de Mallorca.

Disposición adicional segunda

Servicio de taxi en Formentera

En relación con la isla de Formentera, dada su condición de triple insularidad, para la cuantificación de los costes unitarios solo se deberán tener en cuenta los precios de mercado de aplicación en el territorio.

Disposición adicional tercera

Tarifas interurbanas en Mallorca

1. Se suprime el suplemento interurbano de equipaje.
2. Se incluyen los suplementos de montaña para los servicios con origen o destino en Orient y en el Coll de Sóller, que operan de forma análoga a los de Banyalbufar, Estellencs, Deià por Sóller, Cala Deià, Sa Marina de Valldemossa y Escorca.
3. Se incluye el suplemento de montaña para los servicios con origen o destino en el Cap de Formentor, que operará de forma análoga a los de Sa Calobra y Cala Tuent.
4. Los servicios efectuados en sábado tendrán la consideración de día festivo.

Disposición transitoria primera

Expedición automática de recibos

1. La expedición de los recibos mediante equipos automáticos que establece el apartado 7 del artículo 8 será exigible a partir de un año desde la entrada en vigor de este Decreto.
2. En el supuesto de que los equipos automáticos ya instalados a la entrada en vigor de este Decreto no permitan reflejar en los recibos alguno de los apartados de la información obligatoria, estos se podrán incluir de forma manual hasta su sustitución.

Disposición transitoria segunda

Régimen transitorio de las tarifas de los regímenes especiales de recogida de personas viajeras

Mientras no se hayan aprobado las tarifas de referencia, los municipios que constituyan un régimen especial de recogida de personas viajeras podrán acordar la aplicación del régimen tarifario urbano vigente a cualquiera de los municipios que lo integran, que se aplicará a la totalidad de los recorridos que se efectúen íntegramente en el territorio del régimen especial de recogida de personas viajeras, con independencia del carácter urbano o interurbano de los trayectos.

Disposición derogatoria única

Normas que se derogan

Quedan derogadas todas las disposiciones de rango igual o inferior que se opongan a lo que establece este Decreto.



Disposición final única

Entrada en vigor

Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

(Firmado electrónicamente: 23 de mayo de 2025)

El consejero de Vivienda, Territorio y Movilidad

José Luis Mateo Hernández

La presidenta

Margalida Prohens Rigo



ANEXO 1**Cuantificación de tarifas****Modelo de estudio económico para la cuantificación de las tarifas del servicio de transporte de personas viajeras en taxi en las Illes Balears****Primero****Motivaciones**

Dados los artículos 50.4 y 68.2.b) de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, la implantación de las tarifas dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad se efectuará de acuerdo con un modelo de estudio económico que equilibra los costes y los ingresos asociados a la explotación del servicio de transporte de personas viajeras en el ámbito territorial de las Illes Balears.

Por este motivo, se confecciona el siguiente modelo de estudio económico que tiene como objetivo simplificar las estructuras de ingresos y costes, así como identificar de forma más precisa las fuentes de consulta de las propuestas de implantación de las tarifas enviadas a la Sección de Precios del Transporte Urbano, dependiente de la Consejería de Vivienda, Territorio y Movilidad.

Segundo**Metodología**

El modelo económico unifica y homogeneiza en un solo formato el método del cálculo para la cuantificación de los gastos e ingresos anuales asociados a la prestación del servicio de transporte de personas viajeras en taxi con el fin de obtener el balance económico de la actividad. De este modo, se justifica la generación de ingresos anuales suficientes para cubrir los costes asociados a la explotación.

Este modelo es la norma general de cuantificación de las tarifas del servicio de transporte de personas viajeras en taxi en las Illes Balears. Sin embargo, en el caso excepcional de que alguna de las partidas no se ajuste a la realidad o a la necesidad de un territorio, se acepta la posibilidad de presentar el modelo con pequeñas variaciones o modificaciones, a condición de que estas sean motivadas y justificadas de manera clara y objetiva. Esta entidad entiende la importancia de unificar procesos pero a la vez reconoce el derecho de tener en cuenta las particularidades y singularidades de cada territorio.



Tercero**Estructura de cuantificación de los costes**

Para la cuantificación de los costes, se definen 17 partidas que comprenden los gastos que se derivan del servicio de taxi:

1	Fuentes de energía
2	Aceites y filtros
3	Neumáticos
4	Mantenimiento
5	Amortización del vehículo
6	Gastos financieros del vehículo
7	Amortización del taxímetro
8	Seguros
9	ITV
10	Asociaciones/emisoras
11	Aparcamiento
12	Administración y gestión
13	Impuesto municipal de vehículos
14	IRPF
15	IVA
16	Salario neto



17	Seguridad social
----	------------------

Respecto de los ingresos, se cuantifican a partir de hipótesis de demanda del servicio y de los vigentes conceptos tarifarios:

1	Ingresos por kilómetro recorrido en día laborable
2	Ingresos por kilómetro recorrido en día festivo o noche laborable
3	Ingresos por bajada de bandera en día laborable
4	Ingresos por bajada de bandera día festivo o noche laborable
5	Ingresos por hora de espera en día laborable
6	Ingresos por hora de espera en día festivo o noche laborable
7	Ingresos por suplementos de maletas o equipaje
8	Ingresos por suplemento de recorridos con origen y/o destino al puerto y/o aeropuerto
9	Ingresos por suplemento de radioteléfono
10	Ingresos por suplemento de montaña
11	Ingresos por suplemento de 5 o 6 personas pasajeras
12	Ingresos por suplemento de 7 o 8 personas pasajeras

3.1. Costes de explotación del servicio

Se exponen a continuación cada una de las partidas que forman el coste anual de explotación del vehículo destinado al servicio de taxi.

1. Fuentes de energía



El coste anual en fuentes de energía resulta del producto entre las tres variables siguientes:

(A): precio de la fuente de energía de las Illes Balears publicado en los informes mensuales del Ministerio por la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en la fecha que corresponda.

(B₁ y B₂): consumo medio en recorridos urbanos e interurbanos del modelo del vehículo más representativo o de los vehículos más representativos según la ponderación.

(C₁ y C₂): estimación de los kilómetros urbanos y kilómetros interurbanos recorridos a lo largo de un año.

P₁ Fuentes de energía

(A):		euros/litro
(B ₁):		litros/km urbano
(B ₂):		litros/km interurbano
(C ₁):		km servicio urbano
(C ₂):		km servicio interurbano
(C):	0,0	Total km / año
$P_1 = (A) \cdot [(B_1) \cdot (C_1) + (B_2) \cdot (C_2)] =$		- € euros/año, IVA incluido
		- € 21% IVA soportado

Para la justificación de esta partida será necesario concretar la fuente de energía, el mes y el año del informe mensual del Ministerio por la Transición Ecológica y el Reto Demográfico a partir del que se obtiene el coste. En el supuesto de que sea conveniente, se podrán tomar valores de más de una fuente de energía, a condición de que los mismos se ponderen atendiendo a la representatividad de la flota.

En el supuesto de que la fuente de energía empleada no esté recogida en los informes mensuales de Ministerio por la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se admite la posibilidad de aportar una fuente diferente de consulta objetiva.

2. Aceites y filtros

Esta partida prevé el gasto de los cambios de aceite y filtros necesarios para el correcto funcionamiento del vehículo. La regularidad de estos cambios, medida en kilómetros recorridos por el vehículo, dependerá del modelo del vehículo:

(D₁) Precio del cambio de filtro de aire



(D₂) Precio del cambio de filtro de gasóleo

(D₃) Precio del cambio de filtro de aceite

(D₄) Precio del cambio de aceite

(E₁) Kilometraje a partir del que se recomienda el cambio de filtro de aire

(E₂) Kilometraje a partir del que se recomienda el cambio de filtro de gasóleo

(E₃) Kilometraje a partir del que se recomienda el cambio de filtro de aceite

(E₄) Kilometraje a partir del que se recomienda el cambio de aceite

P₂ Aceites y filtros

	euros/cambio, IVA excluido	km / cambio
Cambio de filtro de aire	(D ₁):	(E ₁):
Cambio de filtro de gasóleo	(D ₂):	(E ₂):
Cambio de filtro de aceite	(D ₃):	(E ₃):
Cambio de aceite	(D ₄):	(E ₄):
$P_2 = C \cdot [(D_1/E_1) + (D_2/E_2) + (D_3/E_3) + (D_4/E_4)] =$		- € euros/año, IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas, así como justificar la elección del modelos de vehículo.

3. Neumáticos

El importe de la partida de neumáticos equivale al precio (F) del cambio de los cuatro neumáticos y de su alineación, teniendo en cuenta el kilometraje (G) a partir del que se recomienda el cambio de neumáticos.

P₃ Neumáticos

	euros/cambio, IVA excluido	km / cambio
(F):		(G):
$P_3 = C \cdot (F/G) =$		- € euros/año, IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

4. Mantenimiento

Esa partida incluye el gasto, sin IVA, para efectuar un correcto mantenimiento del vehículo a lo largo del año, tanto a escala preventiva como correctiva. Dado que cada tarea de mantenimiento o reparación tiene una frecuencia determinada en kilómetros, se pondera cada una de ellas con la estimación de kilómetros anuales recorridos (C).

P₄ Mantenimiento**euros/cambio, IVA excluido****km / cambio**

Pastillas de freno anteriores	(H ₁):		(I ₁):	
Pastillas de freno posteriores	(H ₂):		(I ₂):	
Discos de freno	(H ₃):		(I ₃):	
Líquido de frenos	(H ₄):		(I ₄):	
Bomba de agua	(H ₅):		(I ₅):	
Amortiguadores	(H ₆):		(I ₆):	
Muelles	(H ₇):		(I ₇):	
Cojines	(H ₈):		(I ₈):	
Correa de distribución	(H ₉):		(I ₉):	
Embrague	(H ₁₀):		(I ₁₀):	
Agua del radiador	(H ₁₁):		(I ₁₁):	
Baterías	(H ₁₂):		(I ₁₂):	
Limpieza del vehículo	(H ₁₃):		(I ₁₃):	
Alternadora	(H ₁₄):		(I ₁₄):	
Emisora	(H ₁₅):		(I ₁₅):	
Reparación de golpes	(H ₁₆):		(I ₁₆):	
Filtros de partículas (DPF)	(H ₁₇):		(I ₁₇):	
Otros	(H ₁₈):		(I ₁₈):	

$$P_4 = C \cdot [(H_1/I_1) + (H_2/I_2) + (H_3/I_3) + (H_4/I_4) + (H_5/I_5) + (H_6/I_6) + (H_7/I_7) + (H_8/I_8) + (H_9/I_9) + (H_{10}/I_{10}) + (H_{11}/I_{11}) + (H_{12}/I_{12}) + (H_{13}/I_{13}) + (H_{14}/I_{14}) + (H_{15}/I_{15}) + (H_{16}/I_{16}) + (H_{17}/I_{17}) + (H_{18}/I_{18})] =$$

euros/año, IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

5. Amortización del vehículo

Esta partida recoge la amortización del vehículo que se destina a la prestación del servicio con el supuesto de que se trata de un vehículo de nueva adquisición y de que su vida útil es de cuatro años con valor residual nulo.

Teniendo en cuenta la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española), la amortización se calculará según la depreciación real y la vida útil del vehículo, pero no en función de la inflación o el IPC. Así pues, el valor anual para la amortización resultará del precio de mercado del vehículo destinado al servicio de taxi dividido entre los cuatro años de vida útil del mismo.

Cada cuatro años esta partida se actualizará con un nuevo valor y se mantendrá constante durante los cuatro próximos años.

Para la determinación de la vida útil del vehículo, se han analizado los datos de las autorizaciones de VT de las Illes Balears de los últimos diez años y se ha obtenido una media redondeada de cuatro años.

P_5 Amortización del vehículo

Precio vehículo sin IVA

Años de amortización

(J):	
(K):	4
$P_5 = (J) / (K) =$	- € euros/año, IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

6. Gastos financieros del vehículo

En esta partida se tendrá en cuenta la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexació de la economía española. El gasto en financiación del vehículo recogerá los intereses generados por el crédito necesario para la adquisición del vehículo. Se establece que un determinado porcentaje (L) del coste de adquisición del vehículo (J) está sujeto a financiación ajena en un plazo de cuatro años (correspondientes a la vida útil del vehículo), y el porcentaje restante proviene de fondos propios.

Así pues, el gasto en financiación equivale al valor medio de los intereses abonados durante cuatro años, que resultan de aplicar el tipo de interés anual (M) a la base del crédito que corresponde a cada anualidad:

P_6 Costes financieros del vehículo

Coste de adquisición (J):

% financiación ajena (L)

Base crédito = (J) · (L)

Año

1: (L₁) = 100% Base crédito

2: (L₂) = 75% Base crédito

3: (L₃) = 50% Base crédito

4: (L₄) = 25% Base crédito

	0,00 €
Base	
0 €	
0 €	
0 €	
0 €	

Tipo de interés (M)

Cuota

(M) X (L₁) =

(M) X (L₂) =

(M) X (L₃) =

(M) X (L₄) =

suma cuotas =

$P_6 = (\text{suma cuotas}) / 4 =$

- € euros/any,
IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

7. Amortización del taxímetro y la impresora

Esa partida tiene presente la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexació de la economía española. El gasto calcula el coste anual de amortizar el taxímetro y la impresora. El valor se obtiene aplicando el criterio lineal de amortización, una vida útil de los aparatos de cuatro años y un valor residual nulo. El importe para amortizar equivale a la suma del precio del taxímetro, la impresora y el coste de la instalación al vehículo destinado al servicio de taxi.



P_7 Amortización del taxímetroPrecio sin IVA
Años de amortización

(N):	
(J):	4
$P_7 = (N) / (J) =$	- € euros/año, IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar un presupuesto o factura.

8. Seguro

Esta partida recoge el coste anual de la póliza obligatoria de seguros del vehículo. Este coste incluye coberturas extensas por daños propios, responsabilidad civil, asistencia en carretera y cobertura médica para el conductor/a y las personas pasajeras.

 P_8 Seguros

	euros/año, IVA excluido
--	----------------------------

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

9. Inspección técnica del vehículo

Este gasto calcula la suma de las tasas que se tienen que pagar para el cumplimiento con la inspección técnica de vehículos obligatoria.

 P_9 ITV

Inspección periódica		euros/año
Inspección emisión de gases		euros/año
Inspección taxímetros		euros/año
Tasa tráfico		euros/año,
$P_9 = \text{suma inspecciones y tasas} =$	- €	euros/año

Dado que la vida útil del vehículo se estima en cuatro años y siguiendo la normativa vigente del artículo 6.1.b) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, este coste de inspección técnica es anual.

Para la justificación de esta partida será necesario indicar el número del *Boletín Oficial de las Illes Balears* (BOIB) donde se prevén las correspondientes tasas vigentes.

10. Asociaciones y emisoras

Esta partida contiene los pagos anuales realizados a las asociaciones y/o emisoras a las que puede pertenecer el/la taxista.

P₁₀ Asociaciones y Emisoras

Cuota asociación y emisora / año (O):

P₁₀ = (O)

- €
- €

euros/año, IVA incluido
21% IVA soportado

Para la justificación de esta partida será necesario presentar una factura o presupuesto.

11. Aparcamiento

El gasto anual en aparcamiento estudia el coste anual de alquilar una plaza de aparcamiento, en su caso, para el vehículo destinado al servicio de taxi.

P₁₁ Aparcamiento**euros/año,**
IVA excluido

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

12. Administración y gestión

Esta partida tiene presente el gasto anual de los servicios prestados por terceros para la gestión del servicio de taxi, como por ejemplo la liquidación de tributos, las cotizaciones sociales o cualquier otro servicio prestado por gestorías o asesores relacionado con la gestión del servicio de taxi.

P₁₂ Administración y gestión

- €

euros/año, IVA incluido
21% IVA soportado

Para la justificación de esta partida será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

13. Impuesto municipal de vehículos

Se trata del coste anual del impuesto municipal de vehículos de tracción mecánica. Esta información se podrá consultar en la página de Hacienda de consulta de información impositiva municipal.

P₁₃ Impuesto municipal de vehículos**euros/año**

Para la justificación de esa partida es obligatorio indicar el municipio y el periodo de consulta.

14. Impuesto sobre la renta de las personas físicas

Para el cálculo del pago que realiza el/la taxista a la Agencia Tributaria en virtud del impuesto sobre la renta de las personas físicas (IRPF), se establece el método de estimación objetiva (módulos). Así pues, hay que consultar la orden que aprueba el ministerio competente en materia de hacienda por la que se desarrollan, para el año determinado, el método de estimación objetiva del impuesto sobre la renta de las personas físicas y el régimen especial simplificado del impuesto sobre el valor añadido. En el método de estimación objetiva del IRPF y el régimen especial simplificado del impuesto sobre el valor añadido, se consignan los kilómetros anuales de prestación de servicio y el número de personas trabajadoras que realiza el servicio de taxi.

Para calcular el pago anual derivado del impuesto sobre la renta de personas físicas se calcula el 2 % del total de los dos módulos y se multiplica este valor del pago trimestral por 4, puesto que un año consta de cuatro trimestres.

P₁₄ IRPF

Módulo	Definición
--------	------------

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | Personal no asalariado |
| 2 | Distancia recorrida |

Epígrafe IAE 721.2 transporte autotaxi

Unidad	Rendimiento/ año por unidad	Unidades	Rendimiento total/año
1 persona			- €
1000 km			- €
Total módulos =			- €
Pago trimestral (2%)			- €
P₁₄ Pago anual IRPF			euros/año

Para la justificación de esta partida será necesario indicar la orden a la que se hace referencia.

15. Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

Del mismo modo que la partida anterior, el gasto en IVA se determinará a partir de la tributación a través del método de estimación objetiva. Se compara la cuantía anual de IVA soportado por el conductor/a con la cuota meritada que resulta de la aplicación de los módulos. Así, mediante las fórmulas que se exponen a continuación se determinará el importe anual de la partida de IVA:



P₁₅ IVA

Módulo Definición

- 1 Personal no asalariado
- 2 Distancia recorrida

Epígrafe IAE 721.2 transporte autotaxi

Unidad	Cuota/año por unidad	Unidades	Cuota/año
1 persona			- €
1.000 km			- €
Cuota meritada (Q):			- €
Cuota mínima (R) = 10% · Q			- €
Cuotas IVA soportado partidas P ₁ , P ₁₀ y P ₁₂ (S):			- €
Si (Q-S) < R - R:			
Si (Q-S) > R - (Q-S)			euros/año

Para la justificación de esta partida será necesario indicar la orden a la que se hace referencia.

16. Salario neto

Esta partida equivale a la remuneración neta anual del conductor/a, teniendo presente que recibe doce pagas mensuales.

P₁₆ Salario Neto euros/año**17. Seguridad social**

Esta partida recoge la cotización anual del conductor/a a la seguridad social. Resulta de la suma de las doce cuotas mensuales que se abonan por este concepto. Para cuantificar la cuota, se deberá atender a lo que dispone la normativa vigente relativa en los presupuestos generales del Estado aplicando las bases mensuales de cotización mínima.

P₁₇ Seguridad Social

Cuota mensual Régimen especial de trabajadores (T):

P₁₇ = (T) · 12: - €

euros/año

Este valor se podrá consultar en la página web de la seguridad Social, en el apartado *Inicio < personas trabajadoras < Cotización/Recaudación de personas trabajadoras < Bases y tipos de cotización del año correspondiente*, en la tabla general de las bases máximas y mínimas aplicables al tramo escogido (en coherencia con el salario neto de la partida 16) de rendimientos netos multiplicado por el porcentaje de cotización resultante.

En el caso extraordinario de que no se puedan presentar el número de presupuestos o facturas establecidas por este anexo, será imprescindible adjuntar un informe justificativo motivando la situación.

Así, el coste anual de explotación del servicio resultará de la suma de todas las partidas:

Partida		Cost
1	Fuente de energia	
2	Aceites i filtros	
3	Neumáticos	
4	Mantenimiento	
5	Amortización vehículo	
6	Gastos financieros vehículo	
7	Amortización taxímetro	
8	Seguros	
9	ITV	
10	Asociaciones i emisoras	
11	Aparcamiento	
12	Administración i gestión	
13	Impuesto municipal de vehículos	
14	IRPF	
15	IVA	
16	Salario neto	
17	Seguridad social	
Total		

3.2. Ingresos del servicio

El modelo económico estima los ingresos anuales que se generan por la prestación del servicio de taxi aplicando las tarifas interurbanas y urbanas vigentes según unos supuestos de demanda del servicio. Estos supuestos se definirán a partir de los siguientes indicadores:

- Días de actividad anuales (C), distinguiendo los días laborables (A) y los festivos (B).
- Porcentaje de kilómetros diurnos (D) y nocturnos (E) recorridos durante la temporada alta (de mayo a octubre).
- Porcentaje de kilómetros diurnos (F) y nocturnos (G) recorridos durante la temporada baja (de noviembre a abril).
- Número de kilómetros anuales recorridos en trayectos urbanos e interurbanos (H).
- Porcentaje de kilómetros muertos (solo para trayectos urbanos) (I).
- Precio del kilómetro en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas diurnas vigentes (O).



- Precio del kilómetro en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas nocturnas o festivas vigentes (P).

Días festivos de actividad/año	(B):		
Total días de actividad/año	(C) = (A) + (B) =	0	
Meses temporada alta (de mayo a octubre)		6	
% km diurnos ocupados TA	(D):		
% km nocturnos ocupados TA	(E):		
Meses temporada baja (de noviembre a abril)		6	
% km diurnos ocupados TB	(F):		
% km nocturnos ocupados TB	(G):		
Kilómetros anuales recorridos	(H):		
% km muertos	(I):	0 %	
km útiles/año	(J) = (H) · [1 - (I)] =	-	-
km laborables/año	(K) = (J) / (C) · (A) =	-	-
km festivos/año	(L) = (J) - (K) =	-	-
km tarifa día / año	(M) = (K) · 6/12 · [(D) + (F)] =	-	-
km tarifa noche o festivo / año	(N) = (J) - (M) =	-	-
Tarifa vigente por km-día	(O):	0,00 €	0,00 €
Tarifa vigente por km-noche o festivo	(P):	0,00 €	0,00 €
Ingresos km recorridos día / año	(O) · (M) =	-	-
Ingresos km recorridos noche o festivo / año	(P) · (N) =	-	-

- Distancia media de las carreras urbanas e interurbanas (Q).
- Precio de la bajada de bandera en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas diurnas vigentes (T).
- Precio de la bajada de bandera en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas nocturnas o festivas vigentes (U).

Media km / carrera	(Q):		
Carreras día / año	(R) = (M) / (Q) =	-	-
Carreras noche o festivo / año	(S) = (N) / (Q) =	-	-
Tarifa vigente bandera día	(T):	0,00 €	0,00 €
Tarifa vigente bandera noche o festivo	(U):	0,00 €	0,00 €
Ingresos bandera día / año	(T) · (R) =	-	-
Ingresos bandera noche o festivo / año	(U) · (S) =	-	-

- Porcentaje de carreras con horas de espera (V) y media de horas de espera en minutos (W).
- Precio de la hora de espera de las tarifas diurnas vigentes (Z).
- Precio de la hora de espera de las tarifas nocturnas o festivas vigentes (AA).

— Porcentaje de carreras con maletas (AB), así como el número mediano de maletas (AC).

— Precio del suplemento de maletas o equipaje de las tarifas vigentes (AE).

Total horas de espera noche o festivo / año	$(Y) = (S) \cdot (V) \cdot (W) / 60 =$	-	-
Tarifa hora de espera día	(Z):	0,00 €	0,00 €
Tarifa hora de espera noche o festivo	(AA):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por horas espera día	$(Z) \cdot (X) =$	-	-
Ingresos por horas espera festivo	$(AA) \cdot (Y) =$	-	-

— Porcentaje de carreras con origen y/o destino puerto y/o aeropuerto (AF).

— Precio del suplemento de puerto y aeropuerto de las tarifas vigentes (AH).

% carreras con maletas	(AB):		
Maletas por carrera	(AC):		
Total maletas / año	$(AD) = [(R) + (S)] \cdot (AB) \cdot (AC) =$		
Tarifa suplemento maleta	(AE):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento maletas	$(AD) \cdot (AE) =$	- €	- €

— Porcentaje de carreras con servicio de radioteléfono (AI).

— Precio del suplemento del servicio de radioteléfono de las tarifas vigentes (AK).

% carreras al puerto i aeropuerto	(AF):		
Total carreras puerto i aeropuerto	$(AG) = (AF) \cdot [(R) + (S)] =$		
Tarifa suplemento puerto i aeropuerto	(AH):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento puerto y aeropuerto	$(AG) \cdot (AH) =$	- €	- €

— Porcentaje de carreras por la montaña (AL).

— Precio del suplemento de montaña de las tarifas vigentes (AN).

% carreras radioteléfono	(AI):		
Total carreras radioteléfono	$(AJ) = (AI) \cdot [(R) + (S)] =$		
Tarifa suplemento radioteléfono	(AK):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento radioteléfono	$(AJ) \cdot (AK) =$	- €	- €

— Porcentaje de carreras urbanas e interurbanas con 5 o 6 personas pasajeras (AO).

— Precio del suplemento de 5 o 6 personas pasajeras de las tarifas vigentes (AQ).

— Porcentaje de carreras urbanas e interurbanas con 7 o 8 personas pasajeras (AO).



— Precio del suplemento de 7 o 8 personas pasajeras de las tarifas vigentes (AQ).

% carreras con 5 o 6 pasajeros	(AO):		
Total carreras con 5 o 6 pasajeros	(AP) = (AO) · [(R) + (S)] =		
Tarifa suplemento 5 o 6 pasajeros	(AQ):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento 5 o 6 pasajeros	(AP) · (AQ) =	- €	- €

Cualquier otro suplemento que se implante deberá seguir la misma estructura que los suplementos anteriores.

Así, los ingresos anuales de explotación del servicio resultarán de la suma de los ingresos generados en servicios urbanos y servicios interurbanos:

	Servicio Urbano	Servicio Interurbano
Total ingresos anuales		

4. Equilibrio económico del servicio

Una vez definidos los costes e ingresos anuales de explotación del servicio de taxi, se obtendrá el resultado anual de la explotación, que tenderá al equilibrio económico del servicio. Así, si los costes anuales superan ampliamente los ingresos implicarán que las tarifas del servicio de taxi son muy bajas, mientras que si los ingresos son muy superiores a los costes implicará que las tarifas son muy elevadas.

Total ingresos anuales	
Total costes anuales	
Resultado anual de la explotación	



ANEXO 2**Actualización de tarifas****Modelo de estudio económico para la actualización de las tarifas del servicio de transporte de personas viajeras en taxi en las Illes Balears****Primero****Motivaciones**

Dados los artículos 50.4 y 68.2.b) de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, la actualización de las tarifas dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad se efectuará de acuerdo con un modelo de estudio económico que equilibra los costes y los ingresos asociados a la explotación del servicio de transporte de personas viajeras en el ámbito territorial de las Illes Balears .

Por este motivo, se confecciona el siguiente modelo de estudio económico que tiene como objetivo simplificar las estructuras de ingresos y costes, así como identificar de forma más precisa las fuentes de consulta de las propuestas de actualización de las tarifas enviadas a la Sección de Precios del Transporte Urbano dependiente de la Consejería de Vivienda, Territorio y Movilidad.

Segundo**Metodología**

El modelo de estudio económico es la base para la actualización de las tarifas vigentes de los servicios de autotaxi y de transporte público discrecional de personas viajeras en vehículos de turismo. La actualización toma como origen los importes de ingresos y gastos que han servido de base para el establecimiento de las tarifas vigentes. Con el fin de obtener el balance económico de la actividad, una vez calculado y aplicado el porcentaje de variación obtenido en los costes, se ajustarán las tarifas vigentes con el objetivo de generar ingresos anuales suficientes para cubrir los costes asociados a su explotación.

Este modelo es la norma general de actualización de las tarifas del servicio de transporte de personas viajeras en taxi en las Illes Balears. Sin embargo, en el caso excepcional de que alguna de las partidas no se ajuste a la realidad o a la necesidad de un territorio, se aceptará la posibilidad de presentar el modelo con pequeñas variaciones o modificaciones, a condición de que estas sean motivadas y justificadas de manera clara y objetiva. Esta entidad entiende la importancia de unificar procesos pero a la vez reconoce el derecho de tener en cuenta las particularidades y singularidades de cada territorio.

Tercero

Criterios de actualización de los costes anuales de explotación**3.1. Costes de explotación del servicio**

La actualización de cada partida de coste de explotación se realizará en función del indicador correspondiente según se expone en la siguiente tabla:

Partida		Criterio de actualización
1	Fuentes de energía	Tasa de variación del precio de las fuentes de energía en las Illes Balears publicado en los informes mensuales del Ministerio para la Transición Ecológica i el Reto Demográfico .
2	Aceites y filtros	Tasa de variación del índice de precios al consumo (IPC) de la clase «Mantenimiento y reparaciones de vehículos personales» (clase 0723) que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE).
3	Neumáticos	
4	Mantenimiento	
5	Amortización del vehículo	Esta partida no se actualiza según IPC.
6	Gastos financieros del vehículo	Esta partida no se actualiza según IPC.
7	Amortización del taxímetro	Esta partida no se actualiza según IPC.
8	Seguros	Tasa de variación del índice de precios al consumo (IPC) de la clase «Seguros relacionados con el transporte» (clase 1254) que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE).
9	ITV	Tasas vigentes.



10	Asociaciones/emisoras	Tasa de variación del índice de precios al consumo (IPC) de la clase «Otras servicios no previstos a otras partidas» (clase 1270) que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE).
11	Aparcamiento	
12	Administración y gestión	
13	Impuesto municipal de vehículos	Se tiene que atender a la ordenanza fiscal vigente del municipio. Incluye tasas. Se puede consultar en los servicios telemáticos de Hacienda.
14	IRPF	Se tiene que tener en cuenta la normativa vigente de tributación por módulos en IRPF e IVA.
15	IVA	
16	Salario neto	Tasa de variación del índice de coste laboral por periodo, sector económico y componente del coste de las Illes Balears que publica IBESTAT (ICLIB, por sector económico), concretamente el coste salarial del sector servicios.
17	Seguridad social	Se tiene que tener en cuenta la normativa vigente de la seguridad social.

1. Fuentes de energía

Se calcula a partir de la comparativa del precio de la fuentes de energía, según corresponda, de las Illes Balears publicado en informes mensuales del Ministerio para la Transición Económica y el Reto Demográfico entre la fecha de aprobación de los últimos costes y la fecha de actualización de los costes.

P₁ Fuente de energía			
	Periodo	Índice	% Variación
Actualización costes			- %
Aprobación últimos costes			
	Fuente	Informes mensuales	
P₁ Fuente de energía:			
	Último coste aprobado	Coste actualizado	
		-	

2. Aceites y filtros, 3. Neumáticos, 4. Mantenimiento

Las partidas de aceites y filtros, neumáticos y mantenimiento se actualizarán a partir de la tasa de variación del índice de precios al consumo (IPC) de la clase «Mantenimiento y reparaciones de vehículos personales» (clase 0723) que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE).

<i>P₂ Aceites y filtros – P₃ Neumáticos – P₄ Mantenimiento</i>			
	Período	Índice	% Variación
<i>Actualización costes</i>			- %
<i>Aprobación últimos costes</i>			
	Fuente	Índices	

	Último coste aprobado	Coste actualizado
P₂ Aceites y filtros:		-
P₃ Neumáticos:		-
P₄ Mantenimiento:		-

5. Amortización del vehículo, 6. Gastos financieros del vehículo, 7. Amortización del taxímetro y la impressora

Siguiendo la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, estas partidas no se actualizarán según el IPC. Los costes de estas partidas se calculan según la depreciación real y la vida útil del vehículo, pero no en función de la inflación o el IPC. Por ese motivo, el valor de estas partidas se actualizará cada cuatro años y se mantiene constante durante los cuatro años próximos.

<i>P₅ Amortización vehículo</i>		
Precio vehículo sin IVA	(J):	
Años amortización	(K):	4
$P_5 = (J) / (K) =$		- € euros/año, IVA excluido

P₆ Gastos financieros vehículo

Coste adquisición vehículo (J):

% financiación ajena (L)

Base crédito = (J) · (L)

Año

1: (L₁) = 100% Base crédito

2: (L₂) = 75% Base crédito

3: (L₃) = 50% Base crédito

4: (L₄) = 25% Base crédito

0,00 €

Base
0 €
0 €
0 €
0 €

Tipo de interés (M)

	Cuota
(M) X (L ₁) =	0 €
(M) X (L ₂) =	0 €
(M) X (L ₃) =	0 €
(M) X (L ₄) =	0 €
suma cuotas =	0 €

$$P_6 = (\text{suma cuotas}) / 4 = - €$$

euros/año.
IVA
excluido

Para la justificación de estas partidas será necesario presentar, como mínimo, tres presupuestos o facturas.

P₇ Amortización taxímetro

Precio sin IVA

Años amortización

(N):

(J):

$$P_7 = (N) / (J) =$$

4
- €

euros/año,
IVA excluido

8. Seguro

La partida de seguro se actualizará según la tasa de variación del índice de precios al consumo (IPC) de la clase «Seguros relacionados con el transporte (clase 1254)» que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE).

P₈ Seguro		
	Período	Índice
Actualización costes		
Aprobación últimos costes		
	Fuente	Índices
		% Variación
		- %

Último coste aprobado	Coste actualizado
P ₈ Seguro:	-

9. Inspección técnica del vehículo

El coste relativo a la inspección técnica del vehículo se actualizará según el precio vigente en el periodo de actualización. Es necesario hacer referencia al documento oficial en el que se establecen estas tasas.

P_9 ITV	según el BOIB:		
Inspección periódica			euros/año
Inspección emisión gases			euros/año
Inspección taxímetros			euros/año
Tasa tráfico			euros/año.
P_9 = suma inspecciones y tasas =		- €	euros/año

10. Asociaciones y emisoras, 11. Aparcamiento, 12. Administración y gestión

Estas partidas se actualizan según la tasa de variación del índice de precios al consumo (IPC) de la clase «Otros servicios no previstos en otras partidas (clase 1270)» que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE).

	P_{10} Asociaciones y emisoras - P_{11} Aparcamiento - P_{12} Gestión y administración		
	Periodo	Índice	% Variación
Actualización costes			- %
Aprobación últimos costes			
	Fuente	Índices	

	Último coste aprobado	Coste actualizado
P_{10} Asociaciones y emisoras:		-
P_{11} Aparcamiento:		-
P_{12} Gestión y administración:		-

13. Impuesto municipal de vehículos

El coste relativo al impuesto municipal del vehículo se actualizará según el precio vigente en el periodo de actualización. Se trata del coste anual del impuesto municipal de vehículos de tracción mecánica. Esta información se podrá consultar en la página de hacienda sobre la consulta de información impositiva municipal.

P_{13} Impuesto municipal vehículos		euros/año
---	--	------------------

14. Impuesto sobre la renta de las personas físicas

Para el cálculo del impuesto sobre la renta de las personas físicas (IRPF), se establecerá el método de estimación objetiva (módulos). Así pues, hay que consultar la orden que aprueba el ministerio competente en materia de hacienda por la que se desarrollan, para el año determinado, el método de estimación



objetiva del impuesto sobre la renta de las personas físicas y el régimen especial simplificado del impuesto sobre el valor añadido. En el método de estimación objetiva del IRPF y el régimen especial simplificado del impuesto sobre el valor añadido, se consignan los kilómetros anuales de prestación de servicio y el número de personas trabajadoras que realiza el servicio de taxi.

Se calcula el 2 % del total de los dos módulos y se multiplica ese valor del pago trimestral por 4, puesto que un año consta de cuatro trimestres.

 P_{14} IRPF**Epígrafe IAE 721.2 transporte autotaxi**

Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento/ año por unidad	Unidades	Rendimiento total/año
1	Personal no asalariado	1 persona			- €
2	Distancia recorrida	1000 km			- €
Total módulos =					- €
Pago trimestral (2%)					- €
P_{14} Pago anual IRPF					euros/año

Para la justificación de esta partida será necesario indicar la orden a la que se hace referencia.

15. Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

El impuesto sobre el valor añadido se determinará a partir de la tributación a través del método de estimación objetiva. Se compara la cuantía anual de IVA soportado por el conductor/a con la cuota meritada que resulta de la aplicación de los módulos. Así, mediante las fórmulas que se exponen a continuación se determinará el importe anual de la partida de IVA:

 P_{15} IVA**Epígrafe IAE 721.2 transporte autotaxi**

Módulo	Definición	Unidad	Cuota/año por unidad	Unidades	Cuota/año
1	Personal no asalariado	1 persona			- €
2	Distancia recorrida	1000 km			- €
Cuota meritada (Q):					- €
Cuota mínima (R) = 10%·Q					- €
Cuotas IVA soportado partidas P_1 , P_{10} i P_{12} (S):					- €
Si $(Q-S) < R \rightarrow R$;					
Si $(Q-S) > R \rightarrow (Q-S)$					euros/año

Para la justificación de esta partida será necesario indicar la orden a la que se hace referencia.

16. Salario neto

La partida de salario neto se actualizará según la tasa de variación del índice de coste laboral por periodo, sector económico y componente del coste de las Illes Balears que publica IBESTAT (ICLIB, por sector económico), concretamente el coste salarial del sector servicios.

<i>Actualización costes</i> <i>Aprobación últimos costes</i>	P₁₆ Salario neto		
	Periodo	Índice	% Variación
			- %
	Fuente	<u>Índices IBESTAT</u>	
P₁₆ Salario neto:	Último coste aprobado	Coste actualizado	
		-	

Hay que tener en cuenta que el artículo 5 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, establece que el incremento del coste de mano de obra no podrá superar el incremento de la retribución del personal al servicio del sector público.

17. Seguridad social

Esta partida recoge la cotización anual del conductor/a a la seguridad social. Resulta de la suma de las doce cuotas mensuales que se abonan por este concepto. Para cuantificar la cuota, se atenderá a lo dispuesto en la normativa vigente relativa en los presupuestos generales del Estado aplicando las bases mensuales de cotización mínima.

P₁₇ Seguridad Social

Cuota mensual Régimen especial de trabajadores (T):

$$P_{16} = (T) \times 12:$$

- €

euros/año

Este valor se podrá consultar en la página web de la seguridad social, en el apartado Inicio < personas trabajadoras < Cotización/Recaudación de personas trabajadoras < Bases y tipos de cotización del año correspondiente, en la tabla general de las bases máximas y mínimas aplicables al tramo escogido (en coherencia con el salario neto de la partida 16) de rendimientos netos multiplicado por el porcentaje de cotización resultante.

En el supuesto de que alguno de los criterios de actualización no sea accesible en el periodo de la actualización, este podrá sustituirse por otro criterio con carácter análogo. Es imprescindible que se empleen valores objetivos y se cite la fuente.

3.2. Ingresos del servicio



El modelo económico estima los ingresos anuales que se generan por la prestación del servicio de taxi aplicando las tarifas interurbanas y urbanas vigentes según unos supuestos de demanda del servicio. Estos supuestos se definen a partir de los siguientes indicadores:

- Días de actividad anuales (C), distinguiendo los días laborables (A) y los festivos (B).
- Porcentaje de kilómetros diurnos (D) y nocturnos (E) recorridos durante la temporada alta (de mayo a octubre).
- Porcentaje de kilómetros diurnos (F) y nocturnos (G) recorridos durante la temporada baja (de noviembre a abril).
- Número de kilómetros anuales recorridos en trayectos urbanos e interurbanos (H).
- Porcentaje de kilómetros muertos (solo para trayectos urbanos) (I).
- Precio del kilómetro en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas diurnas vigentes (O).
- Precio del kilómetro en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas nocturnas o festivas vigentes (P).

		Servicio urbano	Servicio interurbano
Días laborables de actividad/año	(A):		
Días festivos de actividad/año	(B):		
Total días de actividad/año	(C) = (A) + (B) =	0	
Meses temporada alta (de mayo a octubre)		6	
% km diurnos ocupados TA	(D):		
% km nocturnos ocupados TA	(E):		
Meses temporada baja (de noviembre a abril)		6	
% km diurnos ocupados TB	(F):		
% km nocturnos ocupados TB	(G):		
Kilómetros anuales recorridos	(H):		
% km muertos	(I):		0 %
km útiles/año	(J) = (H) · [1-(I)] =	-	-
km laborables/año	(K) = (J)/(C) · (A) =	-	-
km festivos/año	(L) = (J) - (K) =	-	-
km tarifa día / año	(M) = (K) · 6/12 · [(D) + (F)] =	-	-
km tarifa noche o festivo / año	(N) = (J) - (M) =	-	-
Tarifa vigente por km-día	(O):	0,00 €	0,00 €
Tarifa vigente por km-noche o festivo	(P):	0,00 €	0,00 €
Ingresos km recorridos día / año	(O) · (M) =	-	-

- Distancia media de las carreras urbanas e interurbanas (Q).
- Precio de la bajada de bandera en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas diurnas vigentes (T).

- Precio de la bajada de bandera en trayecto urbano y en trayecto interurbano de las tarifas nocturnas o festivas vigentes (U).

Media km / carrera	(Q):		
Carreras día / año	(R) = (M)/(Q) =	-	-
Carreras noche o festivo / año	(S) = (N)/(Q) =	-	-
Tarifa vigente bandera día	(T):	0,00 €	0,00 €
Tarifa vigente bandera noche o festivo	(U):	0,00 €	0,00 €
Ingresos bandera día / año	(T) · (R) =	-	-
Ingresos bandera noche o festivo / año	(U) · (S) =	-	-

- Porcentaje de carreras con horas de espera (V) y media de horas de espera en minutos (W).
- Precio de la hora de espera de las tarifas diurnas vigentes (Z).
- Precio de la hora de espera de las tarifas nocturnas o festivas vigentes (AA).

% carreras con horas de espera	(V):		
Media horas de espera (minutos)	(W):		
Total horas de espera día / año	(X) = (R) · (V) · (W) / 60 =	-	-
Total horas de espera noche o festivo / año	(Y) = (S) · (V) · (W) / 60 =	-	-
Tarifa hora de espera día	(Z):	0,00 €	0,00 €
Tarifa hora de espera noche o festivo	(AA):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por horas espera día	(Z) · (X) =	-	-
Ingresos por horas espera festivo	(AA) · (Y) =	-	-

- Porcentaje de carreras con maletas (AB), así como el número medio de maletas (AC).
- Precio del suplemento de maletas o equipaje de las tarifas vigentes (AE).

% carreras con maletas	(AB):		
Maletas por carrera	(AC):		
Total maletas / año	(AD) = [(R) + (S)] · (AB) · (AC) =		
Tarifa suplemento maleta	(AE):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento maletas	(AD) · (AE) =	- €	- €

- Porcentaje de carreras con origen y/o destino puerto y/o aeropuerto (AF).
- Precio del suplemento de puerto y aeropuerto de las tarifas vigentes (AH).

% carreras al puerto i aeropuerto	(AF):		
Total carreras puerto i aeropuerto	(AG) = (AF) · [(R) + (S)] =		
Tarifa suplemento puerto i aeropuerto	(AH):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento puerto y aeropuerto	(AG) · (AH) =	- €	- €

- Porcentaje de carreras con servicio de radioteléfono (AI).
- Precio del suplemento del servicio de radioteléfono de las tarifas vigentes (AK).



% carreras radioteléfono	(AI):		
Total carreras radioteléfono	(AJ) = (AI) · [(R) + (S)] =		
Tarifa suplemento radioteléfono	(AK):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento radioteléfono	(AJ) · (AK) =	- €	- €

- Porcentaje de carreras por la montaña (AL).
- Precio del suplemento de montaña de las tarifas vigentes (AN).

% carreras por montaña	(AL):		
Total carreras por montaña	(AM) = (AL) · [(R) + (S)] =		
Tarifa suplemento por montaña	(AN):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento por montaña	(AM) · (AN) =	- €	- €

- Porcentaje de carreras urbanas e interurbanas con 5 o 6 personas pasajeras (AO).
- Precio del suplemento de 5 o 6 personas pasajeras de las tarifas vigentes (AQ).

% carreras con 5 o 6 pasajeros	(AO):		
Total carreras con 5 o 6 pasajeros	(AP) = (AO) · [(R) + (S)] =		
Tarifa suplemento 5 o 6 pasajeros	(AQ):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento 5 o 6 pasajeros	(AP) · (AQ) =	- €	- €

- Porcentaje de carreras urbanas e interurbanas con 7 o 8 personas pasajeras (AO).
- Precio del suplemento de 7 o 8 personas pasajeras de las tarifas vigentes (AQ).

% carreras con 7 o 8 pasajeros	(AO):		
Total carreras con 7 o 8 pasajeros	(AP) = (AO) · [(R) + (S)] =		
Tarifa suplemento 7 o 8 pasajeros	(AQ):	0,00 €	0,00 €
Ingresos por suplemento 7 o 8 pasajeros	(AP) · (AQ) =	- €	- €

Para calcular los ingresos derivados de cualquier otro suplemento vigente, hay que seguir la misma estructura que los suplementos anteriores.

Así, los ingresos anuales de explotación del servicio resulta de la suma de los ingresos generados en servicios urbanos y servicios interurbanos:

	Servicio urbano	Servicio interurbano
Total ingresos anuales		





4. Equilibrio económico del servicio

Una vez actualizados los costes e ingresos anuales de explotación del servicio de taxi, se obtendrá el resultado anual de la explotación, que tenderá al equilibrio económico del servicio. Así, si los costes anuales superan ampliamente los ingresos implicará que las tarifas del servicio de taxi son muy bajas, mientras que si los ingresos son muy superiores a los costes implicará que las tarifas son muy elevadas.

En este sentido, se ajustarán las tarifas vigentes con el objetivo de conseguir el equilibrio económico del servicio.

Total ingresos anuales	
Total costes anuales	
Resultado anual de la explotación	



ANEXO 3**Tarifas de referencia****Estructura tarifaria de las tarifas de referencia del servicio de autotaxi y de transporte público de personas viajeras con vehículos de turismo de las Illes Balears****1.1. Régimen tarifario de la isla de Mallorca**

1	Precio por kilómetro recorrido en día laborable
2	Precio por kilómetro recorrido en día festivo o noche
3	Precio por bajada de bandera en día laborable
4	Precio por bajada de bandera día festivo o noche
5	Precio por hora de espera en día laborable
6	Precio por hora de espera en día festivo o noche
7	Suplemento de recorridos con origen y/o destino puerto y/o aeropuerto
8	Suplemento de montaña 1
9	Suplemento de montaña 2
10	Suplemento de 5 o 6 personas pasajeras
11	Suplemento de 7 o 8 personas pasajeras
12	Suplemento de día de Navidad y fin de año
13	Suplemento de radioteléfono o emisora

Los servicios que se desarrollen los lunes, martes, miércoles, jueves y viernes laborables en el periodo comprendido entre las 7.00 h y las 21.00 h horas tendrán la consideración de día laborable.



Los servicios que se efectúen los lunes, martes, miércoles, jueves y viernes en el periodo comprendido entre las 21.00 h y las 6.00 h tendrán la consideración de noche.

Se considerarán festivos los días declarados así por resolución del órgano competente, publicada en el BOIB .

Los servicios realizados en sábado y en días festivos tendrán la consideración de día festivo.

Los servicios que comporten la entrada o la salida al aeropuerto, a los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria o al puerto de Cala Rajada, aplicarán el pertinente suplemento.

Los servicios con origen o destino Sa Calobra, Cala Tuent o Cap de Formentor, aplicarán el suplemento pertinente de montaña 1.

Los servicios con origen o destino Banyalbufar, Estellencs, Deià por Sóller, Cala Deià, Sa Marina de Valldemossa, Escorca, Orient y Coll de Sóller aplicarán el suplemento pertinente de montaña 2.

Los servicios efectuados con 5 o 6 personas pasajeras admitirán el pertinente suplemento. Los servicios efectuados con 7 o 8 personas pasajeras admitirán el pertinente suplemento.

Los servicios operados entre las 21.00 h del 24/12 y las 21.00 h del 25/12 y entre las 21.00 h del 31/12 y las 21.00 h del 01/01 añadirán el correspondiente suplemento.

1.2. Régimen tarifario de la isla de Menorca :

1	Precio por kilómetro recorrido o fracción diurna
2	Precio por kilómetro recorrido o fracción nocturna o en festivos
3	Precio por hora de espera diurna
4	Precio por hora de espera nocturna y en festivos
5	Precio por bajada de bandera diurna

6	Precio por bajada de bandera nocturna o en festivos
7	Suplemento de recorridos con origen y/o destino aeropuerto y/o puertos
8	Suplemento de radioteléfono
9	Suplemento de 5 o 6 personas pasajeras
10	Suplemento de 7 o 8 personas pasajeras

Se entenderá por servicios en horario nocturno los que se inicien y tengan lugar entre las 21.00h y las 6.00 h. El sábado se considera laborable.

Se considerarán festivos los días declarados así por resolución del órgano competente, publicada en el BOIB .

Los suplementos se introducirán desde el inicio del servicio, excepto en aquellos modelos de aparato taxímetro cuyas características técnicas no lo permitan; en este caso, se introducirán al final del servicio en la posición «para pagar».

El suplemento de aeropuerto se aplicará cuando se recojan o se descarguen personas viajeras en el aeropuerto de Menorca . El suplemento de aeropuerto solo se cobrará una vez en todo el recorrido.

El suplemento de puertos se aplicará cuando se recojan o descarguen personas viajeras en las correspondientes estaciones marítimas o en instalaciones o zonas análogas existentes a efectos de transporte marítimo ulterior, en los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria y en el puerto de Ciutadella. El suplemento de puertos se cobrará solo una vez en todo el recorrido.

El suplemento de radioteléfono se aplicará a los servicios concertados por los usuarios a través de los servicios de emisora.

Los servicios efectuados con 5 o 6 personas pasajeras admitirán el pertinente suplemento. Los servicios efectuados con 7 o 8 personas pasajeras admitirán el pertinente suplemento.

El usuario tendrá derecho al transporte gratuito del equipaje, que, una vez empleado el número total de plazas, no podrá exceder de 50 kilos para los vehículos de hasta cinco plazas, y de 60 kilos para los de capacidad superior, siempre que el volumen de los equipajes permita introducirlos en el portaequipajes o situarlos en la baka del vehículo sin contravenir las normas de tráfico y circulación.

Cuando no se utilice el número total de plazas, estas cifras podrán aumentarse a razón de 30 kilos por cada asiento vacío, siempre que las formas, las dimensiones y la naturaleza del equipaje posibilite el transporte en el interior del vehículo.

1.3. Régimen tarifario de la isla de Ibiza :

1	Precio por kilómetro recorrido o fracción diurna
2	Precio por kilómetro recorrido o fracción nocturna o festiva
3	Precio por hora de espera diurna
4	Precio por hora de espera nocturna o festiva
5	Suplemento de inicio de servicio
6	Suplemento de puerto o aeropuerto
7	Suplemento de de radioteléfono (o gestión de servicio de posicionamiento por satélite)
8	Suplemento de 5 o 6 personas pasajeras
9	Suplemento de 7 o 8 personas pasajeras

A efectos de aplicar la tarifa por kilómetro en horario nocturno, se entenderá por servicio en horario nocturno el que empieza y tiene lugar entre las 21.00 h y las 7.00 h.

Se considerarán festivos los sábados a partir de las 15.00 h, los domingos y los días publicados en el *Boletín Oficial de las Illes Balears* como festividades nacionales y propias de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, así como los festivos, si los hay, de carácter insular.



El suplemento de radioteléfono se entenderá aplicable a los servicios concertados por los usuarios con el operador del servicio de gestión mediante tecnología de posicionamiento por satélite, tanto para los recorridos urbanos como para los interurbanos. Este suplemento quedará incorporado a la correspondiente tarifa, se señalará expresamente en el plafón exterior del taxi y no deberá haber la posibilidad de aplicarlo manualmente fuera de este supuesto.

Los servicios efectuados con 5 o 6 personas pasajeras admitirán el pertinente suplemento. Los servicios efectuados con 7 o 8 personas pasajeras admitirán el pertinente suplemento.

