

INFORME CPCUA N.º 3/2026

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

Sevilla, 2 de febrero de 2026

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DE TAXIS DE ÚBEDA.**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía, en ejercicio de la función que le reconoce el Decreto 58/2006 de 14 de marzo de 2006, y en su caso el Decreto 365/2009 de 3 de noviembre de 2009 ante la Consejería de Hacienda y Financiación Europea, Dirección General De Tributos, Financiación, Relaciones Financieras con las Corporaciones Locales y Juego, comparece y como mejor proceda,

EXPONE

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del expediente para la autorización de modificación de las tarifas de taxis de Úbeda y ello en base a las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- El Consejo considera, con carácter general, que el expediente de revisión de tarifas que se presenta recoge los requisitos técnico administrativos oportunos.

SEGUNDA.- Tras el estudio del expediente se extrae del mismo que se pretende una subida aproximada del 50% en las distintas tarifas, además del suplemento de maletas o bulto. Por otro lado la carrera mínima sufre incrementos mayores siendo del 84,62 % y del 72,27 % para las tarifas 1 y 2.

Uno de los elementos que justifican esta subida, es el hecho de que no se revisan desde el 2009, si bien es oportuno indicar que el incremento propuesto va mucho más allá del incremento del IPC en estos años que supuesto un 36%.

Además se introduce un nuevo suplemento para noche buena y noche vieja.

TERCERA.- En cuanto a la memoria económica, existen determinados gastos que generan dudas respecto a su adecuación a ser considerados de forma expresa como costes de producción o comercialización de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 del Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía.

No entendemos que se pueda computar el coste de alquiler de plaza de aparcamiento, ya que no es un elemento que infiera directamente y sea necesario para la prestación del servicio, siendo una opción del taxista.

Otro gasto que entendemos que no es inherente a la prestación del servicio y, por consiguiente, tampoco repercutibles a los usuarios como ocurre con la partida de “asociación”, ya que no consta que todos los taxis pertenezcan a alguna asociación, no es obligatorio su pertenencia, si el empresario decide incorporarse a una es para mejorar su actividad, toda vez que no es imprescindible para la prestación del servicio no debe repercutirse.

La partida de 90 euros al mes de “teléfono”, entendemos que está completamente desproporcionada y fuera de mercado, teniendo en cuenta el tipo de servicio que se presta, en el que el teléfono puede en todo caso ser un elemento puramente accesorio.

En ese sentido, se computa el coste del cambio de tarifa de 80 euros, para asumir el cambio que se realizará en el taxímetro sólo una vez, pero que se diluye en el tiempo en tanto tiempo como se mantenga esta tarifa, por lo que carece de sentido imputarla para dar cobertura, como coste, a todo el tiempo que se pueda mantener vigente la tarifa.

CUARTA.- Que, con relación a los costes de combustible, en la memoria, se ha limitado únicamente a reflejar unos supuestos precios finales de combustible de gasoil, no recogiendo en la memoria la existencia de coches en la flota que utilizan otros tipos de combustible para la prestación del servicio y que son más económicos, por lo que entendemos que debieron ser tenidos en cuenta para calcular los costes de forma más objetiva.

En Úbeda existe la posibilidad de suministrar sin problemas GLP, siendo un combustible más económico por lo que es de entender que parte de la flota debería haber pasado a utilizar esta opción, pero este aspecto no aparece referenciado en la memoria, máxime cuando las deducciones de IVA de la compra o las distintas bonificaciones por la compra de un vehículo bajo en emisiones podría ser más económico.

No tendría sentido que en los últimos años se hayan adquirido vehículos propulsados por gasóleo, precisamente por el coste del combustible respecto a otras alternativas, entendiéndose que una elección en este sentido supondría un mayor coste de producción rompiendo el principio del “cumplimiento de condiciones de eficiencia económica y buena gestión empresarial”, que obviamente no debe ser soportado por el usuario final.

Teniendo en cuenta que la vida útil de los vehículos se estima en 8 años. siendo de destacar que, si realmente se produce una renovación de flota con esa periodicidad, los nuevos vehículos adquiridos harán uso de combustibles más económicos.

QUINTA.- En relación a los suplementos manifestamos nuestro desacuerdo con que se aplique un suplemento “por cada maleta o bulto de más de 60cm”.

En este sentido, debemos recordar una vez más que el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba para Andalucía el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, establece en su art. 31.2 como obligación para los vehículos de autotaxi que “deberán contar con un mínimo de cuatro puertas y una capacidad mínima de maletero de 330 litros”. La norma indicada señala, además, como un derecho de las personas usuarias del servicio en su art. 55.c) el de “Transportar en el vehículo maletas u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas del vehículo, no lo deterioren y no infrinjan con ello la normativa vigente”. Con la aplicación del suplemento estaríamos, por tanto, asumiendo que la persona consumidora está pagando por un derecho que viene intrínseco en la propia prestación del servicio.

SEXTA.- En relación a los suplementos de nochebuena y nochevieja, será importante determinar el horario en que cabría la posibilidad de implementar este suplemento, ya que carecería de sentido que pudiera cobrarse durante todo el día del 24 o el 31 de diciembre respectivamente, ya que son días laborables y los usuarios pueden requerir de los servicios del taxi para sus necesidades habituales y ordinarias.

SÉPTIMA.- Sobre la Tarifa 2, este Consejo consideramos improcedente que se mantenga su aplicación los sábados no festivos ya que es un día laborable, la ciudad y sus servicios públicos y privados funcionan a pleno rendimiento, sin que exista justificación alguna sobre la extensión de la tarifa 2 para todo el día del sábado.

OCTAVA.- Carrera mínima.

En las tarifas contenidas en la modificación tarifaria se incluyen carrera mínima.

Sin embargo, no se configuran dentro de la tarifa cómo se van a aplicar dichos importes mínimos, cuestión de enorme trascendencia para el precio final a abonar por los usuario.

En este sentido, el apartado 3.5 del apéndice I de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, respecto de los taxímetros dispone lo siguiente: *“El importe o tarifa fija inicial, comúnmente denominado «bajada de bandera», a mostrar en el taxímetro debe incluir todos los conceptos conocidos.*

– En el caso de existir una carrera mínima dentro del importe inicial, en la definición de las tarifas, será necesario indicar la distancia que ha de recorrer desde el inicio del servicio hasta que el taxímetro realiza el primer salto en el indicador de importe o el tiempo que debe transcurrir desde el inicio del servicio hasta que el taxímetro realiza el primer salto. La indicación será en distancia si la velocidad del vehículo es superior a la velocidad del cambio de arrastre y será en tiempo si la velocidad del vehículo fuese inferior.”

En atención a lo anterior, este Consejo estima que, no recogiendo en tarifa la mención que refiere el precepto transcrito, en la programación de los taxímetros para la aplicación de la tarifa resultante de este trámite de actualización, la carrera mínima habrá de cubrir el importe de la bajada de bandera y los kilómetros recorridos aplicando el precio determinado para dicha distancia en cada tarifa, sin poder introducir variación en el punto kilométrico en el comienzan a contar los saltos del taxímetro para facturar el excedido de la carrera mínima, puesto que esto incrementaría el importe del servicio sin quedar debidamente recogido en la tarifa.

En su virtud, SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe NO FAVORABLE sobre el Expediente modificación de tarifas de taxis de Úbeda. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.