

INFORME CPCUA N.º 5/2026

**A LA CONSEJERÍA DE ECONOMIA, 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 ALMERÍA.**

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

EXPONE

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del expediente para la autorización de establecimiento de tarifas de taxis de Almería para el ejercicio 2026 y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES



PRIMERA.- Previa.

El Consejo considera que, aunque el expediente recoge los requisitos técnicos administrativos, la memoria no justifica de forma adecuada la subida propuesta por las razones que pasamos a exponer.

SEGUNDA.- Memoria económica.

La presente propuesta de modificación tiene su origen en una solicitud formulada por la Asociación unión provincial del taxi de Almería, para la actualización de tarifas para el año 2026. Se propone una tarifa que supone un incremento del 2,5% en las tarifas 1,2,4 y 5. Para las tarifas 3 y 6 el incremento es del 1,5%. El motivo de tal subida es para dar cobertura a los costes de la prestación del servicio.

Es necesario destacar que la tarifa experimentó una subida en el año 2024 en un 3,5%, y para el año 2025 de un 2%.

De estudio de la memoria económica vemos como en ella se incluyen gastos que no son inherentes a la prestación del servicio y, por consiguiente, tampoco repercutibles a los usuarios, como es el caso de la partida de “Servicios profesionales independientes”, que es completamente potestativo para los prestadores del servicio, pueden elegir contratarlo o no, en todo caso, ese importe no debe repercutirse en las personas usuarias; al igual que ocurre con la partida de “Otros servicios, emisora, asociación, PRL, etc.”, no consta que todos los taxis pertenezcan a alguna asociación o emisora, no es obligatorio su pertenencia, si el empresario decide incorporarse a una es para mejorar su actividad, toda vez que no es imprescindible para la prestación del servicio no debe repercutirse, además de la absoluta indeterminación de la partida de “Gastos diversos” que no viene desglosado en la memoria y, por tanto, es abstracto y de difícil justificación. Lo mismo sucede con “Otros” incluido en el apartado “impuestos y tasas”, que no es un gasto totalmente indeterminado. Estos gastos injustificados y no relacionados con la explotación representan un



15% de los costes de explotación incluidos en la memoria económica justificativa.

En este sentido cabe mencionar el artículo 3, 1 del Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía, respecto a los gastos a tener en cuenta para justificar la subida establece: “...*No podrán imputarse como costes de producción o comercialización aquellos que no posean relación acreditada y directa con el servicio.*” A la vista de este precepto, este Consejo considera que parte de los gastos de explotación recogidos en la memoria económica no cumple estos requisitos.

TERCERA.- Tarifas

En relación a las tarifas y su aplicación por fechas y horas, nos reiteramos en lo indicado en anteriores informes. En cuanto a los días de Semana Santa se aplican las tarifas 2 y 3, sin distinguir días festivos y laborables. Este Consejo considera que no tiene justificación aplicar una tarifa 2 a la totalidad del periodo de Semana Santa dando tratamiento idéntico a días laborables y festivos, máxime cuando ya se aplica la tarifa 3 (la más elevada) a las horas nocturnas de la totalidad de la semana.

Lo mismo sucede con los días de feria del municipio para los que se rigen las tarifas 2 y 3, sin que se traten de servicios que tenga relación alguna con la celebración del referido evento, esto es, con recorridos que tengan destino u origen en el recinto ferial.

Así mismo en la tarifa 2 se recoge como periodo de aplicación “*Navidad y Año Nuevo desde las 00:00 h del 24 de diciembre a las 24:00 del día 6 de enero, salvo en fechas y horarios que sean de aplicación las tarifas 3 y 6*”. Resultado por tanto la aplicación de una tarifa especial en un periodo en el cual se comprenden días que son laborables y en los festivos una distinción en





función del horario para aplicar la tarifa 3. Así mismo se recoge la aplicación de la tarifa 3 el día 5 de enero en horario 21:00 h hasta las 08:00 del día siguiente siendo día laborable. No entendemos por tanto y no encontramos justificado la aplicación que se hace de la tarifa 2 y 3 en los días señalados. En el mismo sentido respecto a la tarifa 5 y 6.

CUARTA. – Suplementos

En cuanto a los suplementos mostramos nuestro desacuerdo con el mantenimiento en la tarifa e incremento en un 2,90 % del suplemento por cada bulto o maleta, por no obedecer a servicios efectivamente prestados que exijan un sobrecoste del precio final.

En este sentido, y remitiéndonos a la alegación que incluimos de forma asidua en nuestros informes, el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba para Andalucía el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, establece en su art. 31.2 como obligación para los vehículos de autotaxi que “deberán contar con un mínimo de cuatro puertas y una capacidad mínima de maletero de 330 litros”.

La norma indicada señala, además, como un derecho de las personas usuarias del servicio en su art. 55.c) el de “Transportar en el vehículo maletas u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas del vehículo, no lo deterioren y no infrinjan con ello la normativa vigente”.

Con la aplicación del suplemento estaríamos, por tanto, asumiendo que la persona consumidora está pagando por un derecho que viene intrínseco en la propia prestación del servicio, como podría ser de forma análoga el de “elegir el itinerario” o “disponer de aire acondicionado”.

Cabría apuntar, además, que otra cosa sería, por ejemplo, si al vehículo hubiera de adosarse algún tipo de caravana o portaequipajes anexo para llevar



los bultos, pero no siendo así entiende el Consejo que no cabe hacer efectiva la aplicación del meritado suplemento.

En cuanto al suplemento por cada viajero que excede de cuatro no se señala justificación alguna para el mantenimiento de este suplemento. En este sentido, es el propio empresario el que opta por la adquisición de este tipo de vehículo entendemos que valorando las ventajas que este le puede proporcionar en el desarrollo de su actividad, sin que esto pueda sustentar un incremento injustificado de la tarifa y por ende, indebidamente repercutido en los usuarios.

Respecto al suplemento “Aeropuerto” este Consejo considera no estar justificado el mismo por cuanto la carrera ya está cubierta y debidamente remunerada por las tarifas que resulten de aplicación, máxime cuando en cada una de las tres tarifas se incluye un servicio mínimo aeropuerto, la duplicidad entre ambos conceptos es más que evidente.

SEXTA.- Carrera mínima.

En cada una de las tres tarifas contenidas en la modificación tarifaria se incluyen carrera mínima y 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 usuarios.

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 recogiéndose en tarifa la mención que refiere el precepto transrito, 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.

Por lo expuesto, procede y,

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y FINANCIACIÓN EUROPEA que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido **INFORME DESAFAVORABLE** sobre el Expediente de modificación de las tarifas de Taxis de Almería; y si así lo tiene a bien, se proceda a incorporar las modificaciones resultantes de las alegaciones expuestas en el presente informe. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.

