



INFORME CPCUA N.º 09/2026

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

Sevilla, 25 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 CÓRDOBA.**

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 Córdoba para el ejercicio 2026 y ello en base a las siguientes

ALEGACIONES





PRIMERA.- El expediente plantea una subida lineal del 3,60 % en todas las tarifas, sin embargo del estudio de la memoria económica que se aporta al expediente no se justifica de una forma adecuada, existiendo diversos elementos que plantean dudas a este Consejo.

Al respecto, es oportuno referir el artículo 12 del capítulo IV del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo de Desindexación de la Economía Española, sobre el Régimen de revisión no periódica y periódica no predeterminada de valores monetarios, establece “cuando la revisión venga motivada por variación de costes, deberá justificar la procedencia de la revisión conforme a lo dispuesto en la citada Ley y en el capítulo II de este real decreto, y deberá contener, como mínimo, las siguientes menciones:

- a) Los componentes del coste cuyo precio haya experimentado variaciones significativas y que previsiblemente vayan a mantenerse a lo largo del tiempo y su ponderación en el valor íntegro de la actividad.
- b) Las circunstancias en que tales variaciones hayan tenido lugar, así como sus posibles causas.
- c) La evolución del índice o índices específicos de precios relacionados con los mismos, si resultan aplicables.
- d) El cumplimiento de las condiciones de eficiencia económica y buena gestión empresarial.
- e) En caso de revisión al alza, las medidas adoptadas por el prestador del servicio, como el cambio de suministrador o la contratación de instrumentos de cobertura del riesgo, para minimizar el impacto sobre los costes, o las razones por las que no se ha tomado ninguna.





f) El impacto estimado sobre el valor íntegro de la actividad.

Sin embargo estos a estos elementos no se da efectivo cumplimiento en el documento de la memoria aportado.

Por otro lado, 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, establece, que, “Las modificaciones de precios cuya autorización se solicite tendrán que basarse en variaciones motivadas de los costes de producción o de comercialización o, en su caso, en las variaciones de las características del servicio que se trate. Algo que tampoco observamos en este expediente.

TERCERA.- Observamos en la memoria la inclusión de “servicios externos”, además de las adaptaciones tecnológicas y mejoras de vehículos, lo cual entendemos que confronta con 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 que indica:

“No podrán imputarse como costes de producción o comercialización aquellos que no posean relación acreditada y directa con el servicio”.

A modo de ejemplo observamos:

- Una partida 3,800 euros por características del vehículo, para la conexión con emisora, software, localizador GPS, telefonía e impresora.
- El servicio de Gestoría con un coste anual de 600 euros y/o Emisora y otros servicios prestados por la asociación del taxi con un coste anual de 1.200 euros.





- Se incluye, dentro del concepto de “Otros gastos: Tributos e impuestos”, una partida de 400 euros destinada entre otros concepto a “entrada a cocheras”. Este concepto resulta abusivo, al no acreditarse ni si quiera que la totalidad de la flota disponga de cocheras, y, en cualquier caso, por tratarse de un gasto externo no imputable al usuario final.

CUARTA.- Que, con relación a los costes de combustible, Autacor en su escrito de revisión de las tarifas, se ha limitado únicamente a reflejar unos supuestos precios finales de combustible, pero no dice nada de las desgravaciones de IVA a la que tienen derecho los autónomos del Taxi y/o a las ayudas a las que puede acceder el sector precisamente para paliar dichos costes.

Respecto de los precios del combustible para justificar las tarifas, debe ser sometido a unos criterios de prudencia y equilibrio, en tanto en cuanto se ha tomado como referencia únicamente el precio del 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 Córdoba 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 6 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. En este sentido, respecto a los vehículos taxi que componen la flota de Autacor, aunque se recoge en la memoria el número de coches que la integran (509), no se dice nada del tipo de combustible que utilizan cada uno de ellos.

QUINTA.- Otro elemento que llama la atención del expediente es que no se estima un valor residual a los vehículos una vez pasado los 6 años, aspecto que genera dudas a este Consejo, ya que la estimación de la vida útil de los vehículos en seis años resulta excesivamente reducida y no se justifica técnicamente, máxime cuando una renovación tan frecuente implicaría el uso de vehículos más eficientes y de menor consumo, aspecto que tampoco se refleja.

SEXTA.- En relación a los suplementos, indicamos lo siguiente:

Con respecto a la existencia del suplemento por maleta o bulto 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; motivo por el que este Consejo se viene mostrando contrario a la aplicación de dicho suplemento.

En relación al suplemento por el transporte de mascotas. En este supuesto, la ley 11/2021 de 28 de diciembre por la que se regulan los perros de asistencia a personas con discapacidad en Andalucía, sucesora de la Ley 15/1998, de 23 de noviembre, viene a reconocer expresamente, en su artículo 7, apartado r), que “El derecho de acceso al entorno en compañía de perros de asistencia se podrá ejercer en los siguientes lugares, espacios y establecimientos de uso público o de atención al público, con independencia de su titularidad pública o privada: Todos los medios de transporte colectivo, de titularidad pública o de uso público, singularmente los servicios urbanos e interurbanos de transportes de personas por carretera, servicios de arrendamientos de vehículos con conductor (VTC), taxi, tren, metro o tranvía sometidos a la competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía.”; y más concretamente en el artículo 10, que dispone que “El perro de asistencia no debe ser considerado para el cómputo del número de plazas autorizadas para el vehículo. La persona usuaria estará exenta de pagar ningún billete ni gasto adicional por el acompañamiento del perro.”

En consecuencia, y a pesar de que, por imperativo legal, los perros guía no supondrán un gasto adicional a quienes vayan acompañados de estos, el Consejo entiende oportuno su mención expresa o aclaración en las tarifas, en el apartado correspondiente a este suplemento.





Finalmente, no puede este Consejo sino pronunciarse en contra del Suplemento de retorno; por cuanto el mismo no responde a ningún servicio efectivamente prestado ni se justifican mínimamente las razones de su establecimiento, pues se hace referencia a “fin tarifa normal de taxi”, sin que este concepto haya sido específicamente desarrollado.

En el mismo sentido, debe manifestarse este Consejo en cuanto al suplemento por cada usuario que viaje a partir de la quinta plaza inclusive; por cuanto no encuentra acomodo alguno en la normativa reguladora, careciendo de toda justificación, pues no se corresponde con ningún servicio efectivamente prestado.

SÉPTIMA.- Respecto de los suplementos establecidos para distintas zonas de la capital, procede reiterar la postura que viene manteniendo este Consejo.

Y es que no debe existir variación alguna en la cuantificación de los servicios siempre que los mismos se desarrollen en el término municipal de Córdoba con independencia del origen o destino de los mismos. No puede ser de otra manera puesto que, aun teniendo en consideración la distribución geográfica del término municipal y sus especificidades, no encontramos razón alguna por la que deban incrementar su precio los servicios de taxi desde la periferia de Córdoba o entre la periferia, más allá de la aplicación de un sobreprecio que no tiene acomodo alguno a la regulación en la materia, ocasionando una patente discriminación a los propios usuarios que se dirijan a dichas zonas o pretendan viajar desde las mismas.

Además, en el supuesto de que este suplemento afectara a espacios fuera del ámbito urbano, la tarifa a aplicar, en todo caso, sería la interurbana, sin que proceda aumentar el coste del servicio.





El artículo 60 del Decreto 35/2012, de 20 de febrero, establece expresamente la excepcionalidad del establecimiento de tarifas fijas; y en este supuesto resulta evidente del estudio del expediente que la excepcionalidad se convierte en norma general, pues cuesta imaginar un destino que no esté regulado dentro de estas “tarifas fijas” por lo que reiteramos nuestro rechazo al establecimiento de las mismas sin justificación real.

Finalmente, debe este Consejo llamar la atención sobre el establecimiento de distintas tarifas dentro de lo que, excepcionalmente, debe configurarse como “TARIFA ÚNICA”; pues esto supone una evidente vulneración de la normativa señalada.

OCTAVA.- Sobre la Tarifa 2, este Consejo considera del todo improcedente su aplicación a los días oficiales en la Feria y Semana Santa. Estos días, además de laborables son hábiles, en los que independientemente de las posibles actividades festivas señaladas, la ciudad y sus servicios públicos y privados funcionan a pleno rendimiento, sin que exista justificación alguna la extensión de esta tarifa a servicios que no están relacionados con los eventos referidos.

Igualmente y por los mismos motivos, nos mostramos disconformes a la aplicación de la Tarifa 2 los días 24 y 31 de diciembre de 6:00h a 21:00h.

Asimismo, este Consejo quiere significar el doble gravamen que se produce al aplicar el suplemento del 25% en la tarifa 2, constituyendo la tarifa 3, respecto a los servicios nocturnos de 1:00 a 6:00 horas los viernes, y los sábados y domingos de 1:00 a 7:00 horas, ya que la tarifa 2 ya es un suplemento por nocturnidad.





Igualmente, por las mismas razones, encontramos injustificada la aplicación del suplemento a la tarifa 2 en el horario comprendido entre las 21:00 y 8:00 horas de los días 24 y 31 de diciembre.

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 DESFAVORABLE sobre el expediente de modificación de las tarifas de Taxis de Córdoba; 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.

