

**INFORME CPCUA N.º 24/2026**

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

**Sevilla, 10 de abril 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 DOS HERMANAS.

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 Dos Hermanas 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 5% en la tarifa 1 y del 3,5% para las tarifas 2, 3 y los suplementos.

Justifican la tarifa por el incremento de los costes necesarios para la prestación del servicio, sobre todo por la subida de precios del combustible y los seguros.

También hablan de la situación geopolítica y la inestabilidad del mercado energético que afectan a la subida de costes.

En la memoria se indica que el índice de referencia tenido en cuenta para el cálculo de los costes es el IPC y lo sitúan en el 2,2%, sin embargo el incremento propuesto es mayor.

En este aspecto es oportuno indicar que la propuesta se plantea después de dos subidas consecutivas importantes, en el año 2025 los precios se incrementaron un 4% y en 2024 un 12,10%.

**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.

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.





De la misma forma, no compartimos el hecho de que se considere el gasto por emisora como un coste de producción o comercialización, en tanto en cuanto que es una inversión que debe realizar el taxista para aquellos casos que le suponga una mayor rentabilidad para su negocio, sin que sea obligatorio y por tanto si decide no estar vinculado a una emisora, por no serle rentable, puede seguir con actividad sin problema.

Uno de los aspectos que supone un incremento de la subida de las tarifas propuestas es el coste de la prima de seguro del vehículo, con un incremento para el sector que en algunos casos alcanza un importe superior al 200 % en los últimos años, si bien este aspecto lo podemos compartir, no podemos obviar que la tarifa lleva subiendo varios años y entre elemento ya se tuvo en cuenta en subidas anteriores, por lo que para que fuera evaluable en esta propuesta se debería concretar la evolución de este gasto únicamente desde el año pasado a éste.

**CUARTA.-** Que, con relación a los costes de combustible, en la memoria, se refleja el precio de distintos combustibles, pero a la hora de determinar el parque de vehículos sólo se hace referencia a los de gasoleos y a los híbridos a los que se les repercute el importe del coste de reposición de la batería como mayor coste de combustible en el formato coste batería/kilómetros recorridos año todo ello debido a la mayor vida útil del vehículo frente a la de la batería, así como su mayor coste de adquisición sobre el vehículo de gasolina.

Sin embargo se obvian los vehículos que pudieran utilizar GLP, que es más económico y no tienen batería.y que son más económicos, por lo que entendemos que debieron ser tenidos en cuenta para calcular los costes de forma más objetiva.





En Dos Hermanas 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 o híbridos, 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.

**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.-** Asimismo, y en relación al suplemento relativo a los servicios realizados los días 24 y 31 de diciembre y 5 de enero entre las 22:00 y las 06:00 horas a vísperas de festivo manifestamos nuestra disconformidad, puesto que no responde a una mayor calidad del servicio y lo encarece de forma considerable.

**SÉPTIMA.-** Por último, este Consejo quiere hacer constar su rechazo respecto de la aplicación de un suplemento por cada persona añadida a partir de la 5ª plaza.

En el expediente no se refleja ni se justifica qué servicio añadido se presta cuando son más de 5 las personas que ocupan el taxi, ni el motivo del recargo.

Entendemos que este suplemento carece de sentido puesto que el tipo de vehículos de más de 5 plazas tienen una fracción en cada flota municipal y atienden situaciones generalmente distintas a las que son propias de los vehículos de menos plazas.

Si dichos vehículos de número de plaza mayor al habitual consumen más o menos, algo que no se menciona en la memoria, ello no debe ser una cuestión que repercuta en el coste final para los usuarios.

**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 Dos Hermanas. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.

