



INFORME CPCUA N.º 30/2026

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

Sevilla, 6 de mayo 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 HUELVA.**

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 Huelva y ello en base a las siguientes

PRIMERA.- Requisitos técnicos.

Este Consejo, considera que, aunque el expediente recoge los requisitos técnicos administrativos, si bien la memoria no justifica de forma adecuada la subida propuesta.





Si bien es oportuno indicar que el expediente refiere a las tarifas de 2025, entendiéndose que debería adecuarse al momento actual.

SEGUNDA.- Tarifa propuesta y su justificación.

En relación a la subida propuesta, el expediente plantea una subida aproximada del 6,50 % aunque del análisis de las propuestas podemos observar que hay determinados aspectos a los que se aplica un incremento superior, como por ejemplo el recargo por maleta que asciende al 8%.

Debemos tener en cuenta que ya se realizó una subida en 2023 de un 4,7% de media, de lo que se deduce que la persona usuaria viene asumiendo un incremento del precio del servicio de calado en los últimos años.

TERCERA.- Memoria económica.

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:

Se incluyen los gastos de asesoría y gestión que no se explican y que entendemos que no han de ser repercutidos al usuario del servicio por cuanto no están relacionados directamente con este, por tratarse de cuestiones que afectan a la esfera personal de cada uno de los prestadores del servicio.

Lo mismo ocurre con la partida relativa a “emisora y otros servicios prestados por la asociación” que además de ser ambiguos debemos de indicar que la utilización de la emisora se debe entender como una inversión para





incrementar el número de servicios prestados, por lo que no se puede ver únicamente como un “gasto”.

En la partida de “Gastos de mantenimiento y reparación”, aparece una referencia de “Otras no especificadas”, que supone un gasto de 1.517,24€ anuales, en el que únicamente se especifica como ejemplo, “impresoras”, y que resulta completamente desproporcionado, abstracto y absolutamente injustificado (siendo además el importe más alto e entre los relacionados).

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 y medio aspecto que genera dudas a esta organización, a modo de ejemplo podemos indicar que en el expediente de taxis de Málaga el valor indicado en la memoria es de 2650 €. Por otro lado, entre los gastos se incluyen algunos que no están relacionados directamente con el servicio prestado y que, por ende, no puede esta asociación sino pronunciarse en contra de que sean repercutidos a los usuarios.

CUARTA.- Costes de combustible.

Que, con relación a los costes de combustible, la memoria justificativa se limita 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 Huelva 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 y medio, 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.- Tarifas

En relación a las tarifas, queremos señalar algo que viene reiterando, y es que la aplicación de la tarifa 2 a las 24 horas del sábado no responde a una compensación económica por un servicio prestado en un horario o día que lo justifique.

Al igual que ocurre con los días 24 y 31 de diciembre, que son días laborables, no justificándose la aplicación de dicha tarifa a los mismos.





Esta asociación quiere indicar, respecto a la tarifa 2, que su aplicación al período que comprende la Feria local, sólo deberían considerarse los servicios con origen y/o destino al correspondiente recinto del evento.

Y en el mismo sentido en relación a los días Lunes, Martes, Miércoles y Sábado Santo, no estando justificada la aplicación de una tarifa de valor añadido a los mismos.

Al respecto, debemos señalar nuestra preocupación ante la generalización de esta injustificada práctica en los diferentes expedientes que se analizan y la inactividad de esta Administración ante la misma.

QUINTA.- Suplementos.

Maleta o bulto

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.

Por llamada para contratar

Rechazamos la implementación del suplemento por llamada de 0,5, ya que precisamente la utilización de un servicio de “llamada” para contratar debería plantearse como una herramienta que encauce, facilite por tanto incremente el número de servicios y por tanto el beneficio de la eficiencia, no como un coste a asumir por el usuario.

Suplementos de retorno y para los viernes y vísperas de festivos

No responde a ningún servicio efectivamente prestado ni se justifican mínimamente las razones de su establecimiento; se trata de un concepto que no ha sido específicamente desarrollado y que, por tanto, no procede hacer cargar con ello a los usuarios.

SEXTA.- 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 sobre el Expediente modificación de tarifas de taxis de Huelva. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.

