

INFORME CPCUA N.º 29/2026

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

Sevilla, 5 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 VÍCAR.**

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 V́icar 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 un incremento en torno al 12%, en la tarifa 1 y 2, en los conceptos de bajada de bandera, Km. Recorrido y hora de espera. Igualmente para los suplementos de recogida en la Periferia Diseminados y en Salida de estación de autobuses y Palacio de Congresos.

Se propone incrementar la tarifa ante la necesidad y conveniencia de actualizar la actual teniendo en cuenta los costes actuales de la actividad así como la renta neta que debe obtener el titular de la explotación.

Es oportuno indicar que la tarifas vigentes son de 2013.

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.

La incorporación a una asociación responde a una decisión voluntaria del empresario, orientada, en su caso, a mejorar el desarrollo de su actividad. Sin embargo, al no tratarse de un requisito imprescindible para la prestación del servicio de taxi, su coste no debe incorporarse a la estructura tarifaria ni trasladarse a las personas usuarias.

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.





Aparece también un gasto referido a “tasa revista taxi”, que no se justifica como un elemento inherente como un coste de producción o comercialización.

CUARTA.- Que, con relación a los costes de combustible, en este caso expresan la forma de cálculo del coste del combustible de los vehículos con con GLP, si bien valoramos positivamente ese aspecto, debemos indicar que en el cuadro indicado no queda este aspecto diferenciado de los coches híbridos, entendiéndose que entra en el mismo concepto los híbridos eléctricos, dándole el mismo tratamiento a pesar de ser dos supuestos que entendemos que deberían diferenciarse.

Por otro lado, el cálculo que se realiza respecto al coste del GLP, se indica que *“dado su consumo tanto de gas como de gasolina se ha utilizado para el cálculo del precio el de la mezcla: GLP y gasolina”*, sin embargo no se indica el porcentaje aproximado entre ambos combustibles, lo cual tiene un impacto sustantivo en el coste final, ya que lo habitual es que porcentualmente el combustible más consumido sea el GLP quedando la gasolina únicamente para la puesta en funcionamiento del vehículo.

QUINTA.- En relación a los suplementos manifestamos nuestro posicionamiento:

Suplemento “por cada maleta o bulto de más de 60cm”.

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.

Recogida en la Periferia Diseminados.

Se establece un suplemento por recogida en la periferia, este aspecto entendemos que puede suponer una discriminación hacia las personas que requieren del servicio desde estos lugares que pagan un sobre coste a pesar de ser un espacio urbano, por lo que entendemos que el coste que pudiera suponer este tipo de servicios debería estar recogido en el cálculo de la tarifa correspondiente.

Salida de estación de autobuses y Palacio de Congreso.

El Consejo lo rechaza por duplicidad: la carrera ya debe estar cubierta por la tarifa aplicable.

Por cada viajero que exceda de la cuarta plaza.

Este Consejo entiende que no se acredita un servicio añadido, el mantenimiento del vehículo es sustancialmente el mismo, y la compra de un vehículo de mayor capacidad es una decisión empresarial ya que este tipo de vehículos podrán asumir un mayor abanico de servicios, especialmente a las personas con movilidad reducida.





Por mascota (reconocida como tal en la Ley 7/2023 de 28 de marzo)

Este Consejo reitera su disconformidad con todas las tarifas de taxis que contienen el abono de suplementos que no dotan de mayor calidad al servicio ni supone mayor coste al servicio, por lo que entendemos que no deberían aplicarse).

SEXTA.- Sobre la implementación de la Tarifa 3, este Consejo consideramos improcedente que se establezca su aplicación en días laborables, suponiendo un sobrecoste que no viene a establecer una mejora del servicio concreto.

SÉPTIMA.- 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 VÍCAR. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.

