Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarias de Andalucía

INFORME CPCUA n.º 59/2026

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

Sevilla, 12 de noviembre de 2026

INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE MODIFICACIÓN DE LA TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXI DE CÁDIZ.

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 de autorización de modificación de las tarifas de taxi de Cádiz y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Requisitos técnicos.

El Consejo considera, con carácter general, que el expediente de revisión de tarifas que se presenta recoge los requisitos técnico administrativos oportunos.

SEGUNDA.- Tarifa propuesta y su justificación.

Tras el estudio del expediente se extrae del mismo que se pretende una subida lineal del 6 % en las modalidades de tarifa y suplementos que han venido funcionando sin realizar modificaciones en la estructura de la misma ni introducir nuevos elementos.

Justifican la tarifa por la subida de los costes necesarios para la prestación del servicio, especialmente las primas de seguro, los servicios de mantenimiento y la renovación de vehículos y adquisición de elementos técnicos obligatorios. Esto es lo que justifica según la Memoria económica el incremento de la tarifa.

Es oportuno indicar que este municipio ya revisó sus tarifas en 2024 donde el porcentaje de subida propuesto en determinados conceptos, llegaba a superar el 7,85 % y este Consejo lo consideró desproporcionado e inapropiado en atención al contexto social y económico existente, poniendo en riesgo la seguridad jurídica de los usuarios toda vez que, como decimos, la oportunidad para la adecuación progresiva de las tarifas ha sido opción de los prestadores del servicio.

TERCERA.- Memoria económica.

Los datos económicos que aportan para justificar esta subida son insuficientes. Se limitan a enumerar una serie de gastos sin dar mas explicación al respecto y con respecto a los ingresos esperados solo dan igualmente el importe, sin explicar de donde sale.

También observamos que se mantienen determinadas partidas de gasto, como gestoría, servicios de emisora y asociación e imprevistos, que ya fueron objeto de cuestionamiento por este Consejo en el informe emitido en 2023.

En relación con tales conceptos, entendemos que únicamente deben incorporarse aquellos gastos cuya necesidad, efectiva realización y vinculación directa con la prestación del servicio se encuentren suficientemente acreditadas, evitando la repercusión de costes voluntarios o estimaciones genéricas que no respondan a obligaciones inherentes a la actividad.

En consecuencia, reiteramos la necesidad de que la modificación tarifaria se encuentre respaldada por una justificación económica rigurosa, basada en datos contrastables y que permita verificar la efectiva correspondencia entre los costes reales del servicio y los importes propuestos.

CUARTA.- Costes de combustible.

Que, con relación a los costes de combustible, en la memoria, se ha limitado únicamente a reflejar unos supuestos precios finales de combustible de gasoil y gasolina, no recogiendo en le 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 Cádiz 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 aparce referenciado en la memoria, máxime cuando las deducciones de IVA de la compra o las distintas bonificaciones por la compre 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 8 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. Sobre los horarios de aplicación de las distintas tarifas y el establecimiento de tarifas especiales.

Este Consejo debe reiterar los posicionamientos que viene manteniendo en anteriores informes relativos a la configuración de las tarifas del servicio de autotaxi, y particularmente los recogidos en los informes emitidos para el Ayuntamiento de Cádiz en los ejercicios 2021 y 2023.

Manifestamos nuevamente nuestra disconformidad con el horario de aplicación de la tarifa 1, establecido entre las 7:00 y las 21:00 horas de lunes a viernes laborables.

Como ya señalamos anteriormente, entendemos que dicha tarifa debería extenderse desde las 6:00 hasta las 22:00 horas, permitiendo que las personas trabajadoras que necesitan utilizar el servicio en esas franjas horarias no tengan que soportar sobrecostes cuya justificación no aparece suficientemente acreditada.

Reiteramos nuestra oposición a la aplicación de tarifas especiales durante determinados periodos de Carnaval y Semana Santa, cuando su establecimiento responde exclusivamente a una delimitación temporal, sin una acreditación suficiente de las circunstancias extraordinarias que justifican su aplicación generalizada.

Este Consejo considera desproporcionado aplicar tarifas incrementadas a todos los desplazamientos realizados durante determinados periodos, con independencia de que su origen, destino o recorrido se encuentre relacionado con los acontecimientos que supuestamente motivan el recargo.

La celebración de acontecimientos festivos puede dar lugar a circunstancias especiales de movilidad y prestación del servicio, pero ello no justifica automáticamente la aplicación indiscriminada de tarifas superiores durante periodos amplios, sin acreditar la efectiva repercusión de dichas circunstancias en los costes.

De igual modo, reiteramos nuestra disconformidad con la aplicación de tarifas incrementadas durante los sábados, así como durante determinadas franjas horarias de los días 24 y 31 de diciembre, cuando no concurran circunstancias objetivas suficientemente acreditadas que justifiquen un encarecimiento adicional.

Finalmente, este Consejo mantiene su oposición a la configuración de la tarifa 3 mediante un incremento del 20% sobre la tarifa 2.

Consideramos que la aplicación de este segundo nivel de encarecimiento requiere una justificación específica de los mayores costes de prestación del servicio que supuestamente pretende compensar, sin que resulte suficiente su vinculación genérica a determinadas fechas o franjas horarias.

Por consiguiente, reiteramos nuestra petición de que se revise la configuración de las tarifas especiales, ampliando el horario de aplicación de la tarifa ordinaria y suprimiendo aquellos incrementos que no se encuentren debidamente justificados.

SEXTA. Sobre los suplementos tarifarios.

En relación con los suplementos contemplados en la propuesta, este Consejo debe reiterar igualmente su disconformidad con determinados conceptos que ya fueron objeto de alegación en los informes precedentes.

Suplemento por transporte de maletas o bultos de más de 60 centímetros.

Al respecto, debemos recordar que el artículo 31.2 del Decreto 35/2012 establece, entre las características exigibles a los vehículos de autotaxi, una capacidad mínima de maletero de 330 litros.

Asimismo, el artículo 55.c) de la misma norma reconoce expresamente el derecho de las personas usuarias a transportar maletas y otros bultos de equipaje normal, siempre que puedan alojarse en el espacio destinado a tal efecto, no deterioren el vehículo y no infrinjan la normativa vigente.

Este Consejo considera que el transporte de equipaje ordinario constituye una prestación inherente al servicio contratado y que no se ha acreditado que los bultos contemplados en el suplemento generen necesariamente un coste adicional que justifique su cobro.

En consecuencia, reiteramos nuestra oposición a este suplemento, cuya aplicación supone gravar económicamente una prestación que forma parte del contenido ordinario del servicio.

Suplementos establecidos para determinados orígenes o destinos dentro del ámbito urbano del municipio, especialmente cuando no se identifica un coste adicional objetivo que justifique la diferenciación tarifaria.

En este sentido, el desplazamiento a determinadas zonas del término municipal no debe conllevar por sí mismo un incremento del precio, más allá de los importes que correspondan conforme a la distancia recorrida, el tiempo empleado y la tarifa aplicable.

Por tanto, consideramos necesario revisar los suplementos por recogida en estación, entrada en astilleros, espigones o puertos y desplazamientos con destino al tramo Cortadura-Torregorda, exigiendo en cada caso una justificación económica individualizada.

Suplemento establecido por cada persona que viaje a partir de la quinta plaza inclusive.

Como ya señalamos en nuestro informe de 2023, el hecho de que un vehículo disponga de mayor capacidad de ocupación no justifica automáticamente la aplicación de un sobreprecio por hacer uso de las plazas autorizadas.

Este suplemento debe ser objeto de especial consideración cuando afecte a vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, cuya utilización debe producirse en condiciones de igualdad y sin que las necesidades específicas de accesibilidad puedan traducirse en un trato económico desfavorable.

Por ello, consideramos que debe garantizarse expresamente que las personas con discapacidad no soporten sobrecostes derivados de la necesidad de utilizar un vehículo adaptado, así como acreditar, en todo caso, la existencia de costes adicionales reales que pudieran justificar la aplicación del suplemento.

En definitiva, este Consejo considera que los suplementos tarifarios no pueden constituir mecanismos de incremento de la recaudación desvinculados de los costes efectivos de prestación del servicio, debiendo responder a circunstancias objetivas, debidamente motivadas y proporcionadas.

SÉPTIMA.- Carrera mínima.

Sería recomendable que se se indicara como se configura dentro de la tarifa la aplicación de 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 determina dos 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 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. La concreción y mayor detalle en la regulación de las tarifas, así como introducir los criterios para la programación de las mismas en los taxímetros contribuiría a una mayor transparencia en estos servicios.

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe NO FAVORABLE sobre el expediente de autorización de modificación de las tarifas de taxi de Cádiz 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 indicado

Firmado por CASTILLA LOPEZ JORGE - 28615978E el día 11/11/2026 con un certificado emitido por AC FNMT Usuarios