

INFORME SOBRE LA PROPUESTA TARIFARIA DEL TAXI DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA PARA 2027

Costes, estructura tarifaria y corredor regulado

Élite Taxi Barcelona

Equipo económico de Élite Taxi Barcelona

Septiembre de 2026

Informe presentado al Institut Metropolità del Taxi en el marco del proceso de revisión de las tarifas urbanas del taxi del Área Metropolitana de Barcelona para 2027.

Contenido

1. Introducción.....	3
2. Balance de la revisión tarifaria de 2026.....	3
3. El contexto de costes en 2026: el choque energético.....	4
4. Análisis de los costes.....	5
4.1. La metodología del IMET y sus límites.....	5
4.2. Estimación de la variación de costes para 2027.....	6
4.3. Costes no reconocidos por la metodología.....	7
4.4. Seguros.....	8
4.5. Beneficio razonable.....	8
4.6. Cinco correcciones metodológicas para 2027.....	9
5. Estructura tarifaria y distribución de los trayectos.....	11
6. Propuesta tarifaria de Élite Taxi para 2027.....	12
6.1. Cuadro tarifario propuesto.....	12
6.2. Corredor tarifario regulado.....	13
6.3. Tarifa compartida con emparejamiento inteligente.....	14
6.4. Tarifa 3 y neutralidad respecto al taxímetro.....	14
7. Marco jurídico.....	14
8. Conclusión.....	15
Bibliografía.....	16

1. Introducción

Este informe tiene por objeto fundamentar la propuesta tarifaria de Élite Taxi Barcelona para el ejercicio 2027, en el marco del proceso anual de revisión que conduce el Institut Metropolità del Taxi (IMET) y que culmina con la aprobación del Consell Metropolità de l'AMB y la autorización de la Comissió de Preus de Catalunya. Da continuidad a los informes que Élite Taxi presentó para 2025 (octubre de 2024) y para 2026 (octubre de 2025), y mantiene el mismo criterio de trabajo: partir de la metodología oficial del IMET como referencia, contrastarla con datos reales del sector y proponer una estructura tarifaria que refleje mejor los costes y la distribución de los trayectos.

El ejercicio 2026 ha estado marcado por dos hechos que condicionan la revisión de 2027. El primero es el resultado de la negociación anterior: el sector planteó una subida media del 7 % y una reforma estructural de la tarifa, y la administración aprobó un 2,3 % de media ponderada, alineado con la previsión de IPC de entonces. El segundo es el choque energético de 2026, que ha llevado el IPC general al 4,3 % interanual en agosto y los carburantes a niveles que no se veían desde 2022. Ambos hechos, sumados, sitúan al sector con un desfase acumulado entre costes y tarifa que la revisión de 2027 debe corregir.

El informe se organiza en cinco bloques. El apartado 2 hace balance de la revisión de 2026. El apartado 3 describe el contexto de costes de 2026. El apartado 4 analiza los costes partida por partida, estima la variación que debería reconocer la tarifa de 2027 y propone cinco correcciones metodológicas, todas ellas fundadas en criterios que el propio IMET o el Banco de España ya utilizan, que cuantifican el coste reconocible pleno de una licencia. El apartado 5 recupera el análisis de la estructura tarifaria a partir de la distribución real de trayectos. El apartado 6 presenta la propuesta de Élite Taxi para 2027, con su cuantificación, y el apartado 7 la sitúa en el marco jurídico vigente, en particular en relación con la futura ley catalana de transporte de personas en vehículos de hasta nueve plazas.

2. Balance de la revisión tarifaria de 2026

Élite Taxi presentó en octubre de 2025 un informe preliminar con cuatro elementos: una subida general del 7 %, justificada por el incremento de seguros, mantenimiento, digitalización y financiación; un corredor tarifario regulado vinculado a la tarifa 3, con descuentos de hasta el 5 % en servicios de interés público y recargos de hasta el 20 % en franjas de baja oferta o mayor riesgo, siempre dentro de una banda fijada por el IMET; una estructura progresiva por tramos, que encarece los primeros 5 km y los primeros 15 minutos de espera; y una tarifa compartida con emparejamiento inteligente a través de aplicaciones autorizadas.

La propuesta del IMET, presentada a finales de octubre de 2025, contemplaba una subida media del 2,3 %, con un incremento superior en la hora de espera (+3,0 %) que en el kilometraje (+2,3 %) dentro de la tarifa 1, con el argumento explícito de reflejar el impacto del tráfico cada vez más denso sobre la operativa diaria. El AMB la aprobó el 25 de noviembre de 2025 y la Generalitat la ratificó en diciembre. Las tarifas resultantes, vigentes del 19 de enero de 2026 al 17 de enero de 2027, se resumen en la tabla 1.

Tabla 1. Tarifas urbanas del taxi del AMB vigentes en 2026 y variación respecto a 2025

Concepto	2025	2026	Var.
Bajada de bandera (T-1 y T-2)	2,75 €	2,80 €	+1,8 %
Precio por km T-1 (laborables 8-20 h)	1,32 €	1,35 €	+2,3 %
Precio por km T-2 (noches, sábados y festivos)	1,62 €	1,66 €	+2,5 %
Hora de espera (T-1 y T-2)	26,95 €	27,75 €	+3,0 %
T-4 aeropuerto / Moll Adossat (todo incluido)	45,00 €	46,00 €	+2,2 %
Suplemento aeropuerto y Moll Adossat	4,50 €	4,60 €	+2,2 %
Suplemento estación de Sants	2,50 €	2,55 €	+2,0 %
Suplemento Fira Gran Vía (L'Hospitalet)	2,50 €	3,30 €	+32,0 %
Suplemento noches especiales (Sant Joan, Navidad, Fin de año)	3,50 €	4,60 €	+31,4 %
Percepción mínima con origen aeropuerto	21,00 €	21,00 €	0,0 %
Percepción mínima servicio por emisora o app	7,00 €	8,00 €	+14,3 %
T-3 precio cerrado: bandera / km / mínimo	n.d.	4,11 € / 1,11 € / 8 €	n.d.
Incremento medio ponderado declarado por el IMET			+2,3 %

Fuente: IMET y AMB, tarifas urbanas 2026. La T-3 incorpora desde 2026 un componente por minuto en condiciones de tráfico real, además de bandera y kilómetro.

Tres lecturas se desprenden de este resultado. En primer lugar, el IMET asumió parcialmente el argumento del informe de Élite sobre el peso de los tiempos de espera en los trayectos cortos, al subir la hora de espera por encima del kilómetro. En segundo lugar, la equiparación de la percepción mínima por emisora o app con el mínimo de la tarifa 3 (8 euros) corrige una asimetría que penalizaba al servicio con taxímetro frente al precio cerrado. En tercer lugar, la subida media del 2,3 % se fijó en noviembre de 2025 con una previsión de IPC que el choque energético de 2026 ha dejado muy por debajo de la inflación efectiva, de modo que la tarifa de 2026 ha perdido poder adquisitivo real a lo largo del año.

El resto de las propuestas estructurales (corredor regulado, progresividad por tramos, tarifa compartida) no se incorporaron a la tarifa de 2026. El propio sector confió en que la futura ley del transporte de personas en vehículos de hasta nueve plazas, en tramitación en el Parlament, ofreciera el marco para tarifas más elevadas en horarios nocturnos y festivos. Ese marco, como se explica en el apartado 7, está más cerca en 2026 de lo que estaba hace un año, y la revisión de 2027 es el momento de ensayarlo.

3. El contexto de costes en 2026: el choque energético

La inflación española repuntó con fuerza durante el verano de 2026. Según el indicador adelantado del INE, la tasa anual del IPC se situó en agosto en el 4,3 %, siete décimas por encima de julio, mientras que la inflación subyacente se mantuvo en el 2,9 %. La diferencia entre ambas tasas señala que el impulso procede de la energía. El IPC armonizado alcanzó el 4,5 %.

El origen es el mercado de carburantes. De acuerdo con el Boletín Petrolero de la Comisión Europea, el precio medio de la gasolina en España encadenó diez semanas consecutivas de subidas hasta situarse en 1,815 euros por litro en la segunda semana de septiembre, un 26 % más que a finales de junio y un 23,5 % por encima del nivel previo al inicio de la guerra en Irán. El gasóleo, tras haber

superado los 1,86 euros, se situó en 1,795 euros por litro, un 22,6 % por encima de finales de febrero. Llenar un depósito medio cuesta entre 18 y 21 euros más que un año antes. El Gobierno redujo temporalmente el impuesto especial de hidrocarburos (15 céntimos por litro en julio, 10 en agosto y 5 en septiembre para la gasolina, con 20 céntimos para el gasóleo desde el 1 de septiembre), lo que ha amortiguado el impacto en el surtidor, pero esa rebaja es transitoria y no puede tomarse como referencia para una tarifa que ha de regir todo 2027.

Para el taxi metropolitano, cuya flota es mayoritariamente híbrida (gasolina), de gas natural o eléctrica, el efecto es directo sobre la partida de carburante y, de forma indirecta, sobre mantenimiento, recambios y seguros, cuyos costes de reparación también incorporan la inflación energética. A ello se añade que el precio de la electricidad y del gas natural vehicular no es ajeno a la misma coyuntura, de modo que la transición de la flota hacia motorizaciones de bajas emisiones no protege al sector de este choque.

La metodología del IMET, basada en medias anuales, no está diseñada para captar una subida concentrada en el segundo semestre. Si el IMET toma como referencia el precio medio de los doce meses anteriores a la revisión, la partida de carburante de la propuesta de 2027 infravalorará el nivel de precios con el que el sector entrará realmente en el año. Este informe propone que la revisión de 2027 tome como referencia el precio vigente en el momento de la revisión, y no la media del ejercicio, o bien que incorpore una cláusula de revisión intermedia si el precio del carburante se desvía más de un umbral (por ejemplo, un 10 %) respecto al valor utilizado en el cálculo.

4. Análisis de los costes

4.1. La metodología del IMET y sus límites

La metodología de revisión anual, elaborada por la Comisión para el estudio de las tarifas del taxi y compartida con el sector en 2024, estima el coste de explotación de una licencia a partir de una jornada teórica de 1.912 horas anuales (239 jornadas de 8 horas) a una velocidad media de 19,68 km/h, lo que da un recorrido anual de 37.647 km. Sobre esa base se calculan el carburante, el mantenimiento y la amortización del vehículo, esta última en un horizonte de nueve años, cuando el propio IMET reconoce que la vida útil de un taxi es de siete. Los costes laborales se calculan sobre el salario mínimo de convenio y las cotizaciones correspondientes, los impuestos sobre el régimen de módulos, y los ingresos a partir de una muestra de unos 60 taxistas que aporta la recaudación media por hora.

Para el ejercicio 2023, último para el que se dispone de la referencia completa, la metodología situó el coste total de explotación en 36.480 euros frente a unos ingresos de 44.607 euros, y estableció un beneficio razonable de 4.665 euros, calculado como el 3,76 % sobre un valor de licencia de 124.058 euros (media de los cinco últimos años actualizada por IPC). El 3,76 % resulta de aplicar la rentabilidad ordinaria del activo neto de las pequeñas empresas publicada por el Banco de España para 2022 (4,5 %) y descontar la parte proporcional del impuesto sobre beneficios.

Los informes de 2025 y 2026 de Élite Taxi documentaron las limitaciones de este marco y no es necesario repetirlas en detalle. Basta recordar las principales, que siguen vigentes:

- La amortización a nueve años reduce artificialmente el coste anual del vehículo en un contexto de renovación acelerada de la flota hacia motorizaciones de bajas emisiones, más caras.
- El salario de referencia es el mínimo de convenio, cuando la retribución efectiva en el sector se sitúa por encima, y la jornada teórica de ocho horas es inferior a la que realiza la mayoría de los titulares.
- Los impuestos se calculan exclusivamente por módulos, sin contemplar la estimación directa que se aplica a los titulares de tres o más licencias.
- Quedan fuera del cuadro de costes partidas obligatorias o inevitables: comisiones de aplicaciones y de TPV, dispositivos y datos móviles, seguros vinculados, infraestructura de recarga domiciliaria para vehículos eléctricos, adaptaciones regulatorias y los intereses del préstamo de la licencia.
- La muestra de ingresos (unos 60 taxistas) no es estadísticamente representativa de un sector de 10.521 licencias.

La encuesta realizada por Élite Taxi en 2024 entre 433 taxistas, recogida en el informe sobre la metodología de cálculo, cuantificó dos de estas desviaciones: el gasto real en carburante se situaba en una mediana de entre 6.000 y 7.000 euros anuales, frente a los 3.679 euros del cuadro del IMET para 2023, y el 46,7 % de los encuestados pagaba más de 2.160 euros anuales en comisiones de emisora o aplicaciones, frente a los 970 euros del cuadro oficial. Los datos de contabilidad de la Asociación Empresarial del Taxi, con una flota de más de 450 vehículos, arrojaron en 2024 un coste total de explotación de 52.979 euros por licencia, un 42 % superior a la estimación del IMET para ese año.

4.2. Estimación de la variación de costes para 2027

A falta de la propuesta oficial del IMET para 2027, este apartado estima la variación de costes que la tarifa de 2027 debería reconocer, aplicando a cada partida del cuadro oficial la evolución observada del precio correspondiente. Se toma como estructura de ponderación el último cuadro de costes del IMET disponible en los informes anteriores (2024), dado que lo relevante para el cálculo es el peso relativo de cada partida y no su nivel absoluto. Los criterios por partida son los siguientes:

- **Carburante (+20 %).** El Boletín Petrolero sitúa gasolina y gasóleo entre un 22 % y un 26 % por encima de los niveles previos al choque. Se aplica un 20 % como hipótesis prudente, que además descuenta parcialmente el efecto de la rebaja fiscal temporal.
- **Salarios y Seguridad Social (+4,3 %).** Se toma el IPC interanual de agosto de 2026 como referencia mínima, dado que el convenio del sector y la revisión de bases de cotización se indexan a la inflación. Deberá sustituirse por el incremento pactado en el convenio para 2027 en cuanto se conozca.
- **Seguros (+15 %).** Las primas de responsabilidad civil del taxi han continuado subiendo en 2026 por el encarecimiento de reparaciones y por la equiparación con la siniestralidad de las plataformas VTC. El 15 % es una hipótesis conservadora respecto al 30 % documentado en el informe de 2026 y a las subidas de tres dígitos que se registraron en 2024.

- **Mantenimiento, amortización, aparcamiento, emisora y administración (+4,3 %).** Se indexan al IPC general. En el caso de la amortización, la hipótesis es conservadora dado el mayor precio de los vehículos de bajas emisiones.
- **Impuestos (0 %).** Se mantienen constantes, siguiendo el criterio del propio IMET.

Tabla 2. Estimación de la variación ponderada de los costes de explotación para 2027

Partida	Peso en el cuadro IMET	Variación estimada 2027	Contribución (p.p.)
Carburante	10,2 %	+20,0 %	2,04
Mantenimiento y reparación	7,1 %	+4,3 %	0,31
Salario	43,7 %	+4,3 %	1,88
Seguridad Social	14,4 %	+4,3 %	0,62
Amortización vehículo y sistema tarifario	9,2 %	+4,3 %	0,40
Seguros	5,5 %	+15,0 %	0,83
Impuestos	2,4 %	0,0 %	0,00
Aparcamiento	3,6 %	+4,3 %	0,16
Costes de radioemisora y aplicaciones	2,6 %	+4,3 %	0,11
Administración y gestión	1,1 %	+4,3 %	0,05
Variación ponderada del coste de explotación	100 %		+6,4 %

Fuente: elaboración propia. Pesos calculados sobre el cuadro de costes del IMET para 2024 (38.793,5 euros). Variaciones según INE (IPC agosto 2026), Boletín Petrolero de la Comisión Europea (septiembre 2026) y evolución observada de las primas de seguros.

Con hipótesis deliberadamente prudentes, el coste de explotación reconocido por la propia metodología del IMET debería crecer en torno a un 6,4 % en 2027. Esta cifra no incorpora las partidas que la metodología no reconoce (apartado 4.3), ni la corrección del desfase de 2026, en que la tarifa subió un 2,3 % frente a una inflación que cerrará el año claramente por encima. Si el IMET aplicase el criterio de indexar a la inflación que utilizó en 2025, la cifra de partida para 2027 sería ya el 4,3 %, y a ella habría que sumar el efecto específico del carburante y los seguros, que pesan más en la estructura de costes del taxi que en la cesta del IPC.

4.3. Costes no reconocidos por la metodología

Además de las partidas del cuadro oficial, el taxista soporta costes que la metodología no computa y que se han hecho estructurales. Los más relevantes son las comisiones de las aplicaciones de intermediación, que oscilan entre el 10 % y el 20 % del importe del servicio en los canales de mayor volumen; las comisiones bancarias y de TPV, cuyo uso es obligatorio; los dispositivos digitales y las tarifas de datos; el coste diferencial de adquisición de vehículos eléctricos e híbridos enchufables y la instalación de puntos de recarga; las adaptaciones exigidas por la normativa (accesibilidad, mamparas, identificación); y los intereses de financiación de la licencia, que con un valor de mercado próximo a los 162.000 euros y tipos de interés del 5 % al 8 % suponen entre 8.000 y 13.000 euros anuales en los primeros años del préstamo.

Élite Taxi reitera la petición de que el IMET incorpore estas partidas al cuadro de costes o, como mínimo, las reconozca en un anexo que permita contrastar el coste teórico con el coste efectivo. La herramienta de gestión que Élite Taxi ha desarrollado para sus asociados (TaxiAdvisor BCN), que separa el cuadro de referencia del IMET de los costes reales introducidos por cada titular, está generando una base de datos anónima que se pondrá a disposición del IMET para esta finalidad.

4.4. Seguros

La situación de los seguros de responsabilidad civil continúa siendo el principal factor de tensión en los costes fijos. Las movilizaciones de enero de 2025 en Madrid y Barcelona se produjeron con primas que en algunos casos superaban los 5.000 euros anuales y con titulares que no encontraban aseguradora. En 2026 las primas del ramo de automóviles han seguido al alza en todo el mercado por el encarecimiento de recambios y reparaciones, y el taxi metropolitano se ve además penalizado por la asimilación de su riesgo al de las flotas de VTC, cuya siniestralidad no comparte. La práctica de vinculación de productos (seguros de vida o de hogar como condición para la póliza del vehículo) se mantiene.

Este informe reitera las dos peticiones formuladas en 2024 y 2025: que el IMET traslade a la Autoritat Catalana de la Competència y a la Dirección General de Seguros la evidencia sobre concertación y vinculación en el seguro del taxi, y que la partida de seguros del cuadro de costes se calcule con la distribución efectiva de primas del sector y no con una media aritmética que no captura las colas de la distribución. Élite Taxi facilitará al IMET, con las garantías de anonimato necesarias, los datos de primas de sus asociados.

4.5. Beneficio razonable

El beneficio razonable es la partida en que la revisión de 2027 tiene mayor margen técnico de mejora sin necesidad de discutir la metodología. Su cálculo depende de dos parámetros: la tasa de rentabilidad de referencia y el valor de la licencia sobre el que se aplica. Ambos están desactualizados.

En cuanto a la tasa, el IMET utilizó la rentabilidad ordinaria del activo neto de las pequeñas empresas del Banco de España para 2022 (4,5 %, que tras impuestos da el 3,76 %). El Banco de España ha publicado desde entonces los resultados de 2023, 2024 y 2025. Para el conjunto de la muestra trimestral, la rentabilidad ordinaria del activo se situó en el 6,5 % en 2025 y en el 7,2 % en 2024, por encima del promedio histórico. La revisión de 2027 debe utilizar el último dato disponible para pequeñas empresas, conforme al criterio que la propia Comisión de tarifas estableció (revisión anual con el último año publicado).

En cuanto al valor de la licencia, el IMET aplicó la media de transacciones de 2019 a 2023 actualizada por IPC (124.058 euros). El informe de Élite Taxi sobre la evolución del precio de las licencias, publicado en marzo de 2026, sitúa el valor de mercado en torno a 162.000 euros, tras una revalorización del 41 % desde el Decreto VTC de julio de 2022. Al ser una media móvil de cinco años, la referencia de 2027 (2022-2026) incorporará ya buena parte de esa revalorización. Manteniendo el 3,76 %, el beneficio razonable pasaría de 4.665 euros a algo más de 6.000 euros si se aplicara sobre 162.000 euros; con una media quinquenal actualizada, la cifra quedará entre ambos valores.

Conviene insistir en el argumento de fondo, ya expuesto en 2024: el beneficio razonable, sumado al salario de convenio, es lo que la metodología considera que debe percibir un titular que explota su

propia licencia. Con las cifras de 2023, ese total no llega a 22.000 euros anuales por 1.912 horas de trabajo, en una de las ciudades con mayor coste de vida del país. Ninguna revisión que mantenga ese nivel de retribución puede considerarse compatible con la viabilidad del servicio ni con la obligación de garantizar que la tarifa cubre el coste del servicio más un beneficio razonable.

4.6. Cinco correcciones metodológicas para 2027

Los apartados anteriores han aplicado la metodología del IMET tal como está. Este apartado propone cinco correcciones que no requieren datos nuevos, que se apoyan en criterios ya reconocidos por la propia Comisión de tarifas, por el Banco de España o por la legislación estatal de precios regulados, y que pueden aplicarse en la revisión de 2027 con las cifras que el IMET ya maneja. Cada una se cuantifica sobre el mismo cuadro de referencia utilizado en la tabla 2, al que se añade el beneficio razonable de 4.665 euros para obtener el coste total reconocido (43.458 euros).

Primera. Amortización del vehículo en siete años, no en nueve. El documento metodológico del IMET fija en siete años la vida útil de un taxi y, sin embargo, calcula la amortización en nueve. No hay ningún argumento técnico que sostenga esa divergencia: la normativa metropolitana limita la antigüedad de los vehículos, la flota se está renovando hacia motorizaciones de bajas emisiones con un uso intensivo superior a los 37.647 km anuales del modelo, y el propio IMET reconoce el dato. Corregir el horizonte a siete años eleva la cuota anual de amortización en un 28,6 % (9/7). Sobre la partida indexada de 2027, el efecto es de unos 1.070 euros, equivalentes a 2,5 puntos porcentuales del coste total reconocido.

Segunda. Coste de la intermediación digital en lugar de coste de radioemisora. El cuadro del IMET mantiene una partida de radioemisora de 1.025 euros que describe el modelo de captación de hace quince años. La tarifa 3, que el propio IMET regula y cuyos datos recibe en tiempo real, se contrata exclusivamente a través de aplicaciones que cobran al taxista una comisión por servicio. La encuesta de Élite Taxi de 2024 situó en 2.160 euros anuales el umbral que superaba casi la mitad de los encuestados. Un cuadro de costes coherente con el sistema tarifario vigente debe reconocer la intermediación digital como coste de acceso a la demanda regulada. Sustituir la partida de radioemisora por 2.160 euros indexados supone unos 1.180 euros adicionales, 2,7 puntos porcentuales del coste total reconocido. Se trata de una estimación a la baja, puesto que 2.160 euros es el umbral inferior del tramo alto de la encuesta y no su media.

Tercera. Beneficio razonable sobre el activo neto de la explotación y a precio actual. La tasa que el IMET aplica es la rentabilidad ordinaria del activo neto (R.1) del Banco de España, que se define como el resultado ordinario neto más los gastos financieros dividido por el activo neto, es decir, por los recursos propios más la deuda con coste. Aplicar esa tasa únicamente al valor de la licencia y no al conjunto del activo productivo es inconsistente con la definición del propio indicador: el vehículo, con un precio de adquisición de 35.000 euros o más para las motorizaciones homologadas, forma parte del activo neto en el mismo sentido en que lo hace la licencia. Además, el numerador de la R.1 incluye los gastos financieros, de modo que el beneficio razonable así calculado ha de cubrir también los intereses del préstamo de la licencia, que el cuadro de costes no contempla en ningún otro lugar. Con la media quinquenal 2022-2026 del precio de la licencia, estimada en unos 144.000 euros a partir de la serie del informe de Élite Taxi de marzo de 2026, y un vehículo de 35.000 euros, el beneficio razonable al 3,76 % pasa de 4.665 a unos 6.745 euros, 4,8 puntos porcentuales del coste total reconocido. Esta corrección es independiente de la actualización de la tasa con los datos del Banco de España posteriores a 2022, que la elevaría aún más.

Cuarta. Carburante a precio vigente y cláusula de revisión intermedia. La media anual de precios no es un criterio adecuado para una partida cuyo precio ha variado más de un 25 % en un semestre. La legislación estatal ofrece un precedente directo: la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías establece la revisión obligatoria del precio del transporte cuando el precio del gasóleo varía más de un 5 % respecto al momento de la contratación, y el Ministerio de Transportes publica los observatorios de costes del transporte de mercancías y de viajeros en autocar con esa finalidad. Élite Taxi propone que el carburante se compute al precio del Boletín Petrolero vigente en la fecha de la propuesta del IMET, sin descontar rebajas fiscales de carácter temporal, y que la tarifa incorpore una cláusula de revisión intermedia que se active si el precio medio trimestral del carburante se desvía más de un 10 % del valor de cálculo. La cláusula protege a ambas partes: si el carburante baja, la revisión operaría en sentido contrario.

Quinta. Revisión basada en costes, no en el IPC, y ponderada con la distribución real de trayectos. La subida de 2026 se justificó públicamente como alineada con la previsión del IPC. Ese criterio es ajeno a la propia metodología, que es de costes, y es difícilmente compatible con el régimen de la Ley 2/2015 de desindexación de la economía española y su reglamento (Real Decreto 55/2017), que exigen que la revisión de los precios regulados del sector público se fundamente en la evolución de los costes del servicio y no en índices generales de precios. El taxi es además un sector cuya estructura de costes tiene un peso de energía y seguros muy superior al de la cesta del IPC. Élite Taxi pide que el IMET explicita en su propuesta la variación por partida y el incremento medio resultante, y que ese incremento medio se calcule ponderando cada componente de la tarifa (bandera, kilómetro, tiempo, suplementos) con la distribución real de trayectos, como hizo el informe de 2025 con los datos de Taxi Ecològic y como puede hacer ahora el IMET con los datos de la tarifa 3 que recibe en tiempo real. En 2025 la diferencia entre el incremento declarado y el efectivo fue de cuatro décimas; con suplementos congelados y sin ponderación, esa diferencia se acumula año tras año.

Tabla 3. Coste total reconocido de una licencia en 2027 con la metodología vigente y con las correcciones propuestas

Concepto	Euros	Variación sobre el coste total reconocido
Coste de explotación cuadro IMET (referencia) + beneficio razonable	43.458	
Indexación de partidas 2027 (tabla 2)	+2.479	+5,7 p.p.
Corrección 1: amortización a 7 años	+1.068	+2,5 p.p.
Corrección 2: intermediación digital	+1.184	+2,7 p.p.
Corrección 3: beneficio razonable sobre activo neto a precio actual	+2.081	+4,8 p.p.
Coste total reconocible en 2027	50.270	+15,7 %

Fuente: elaboración propia sobre el cuadro de costes del IMET (2024) y el beneficio razonable de 2023. Las correcciones 4 y 5 no se cuantifican en la tabla: la cuarta afecta a la ejecución de la tarifa durante el año y la quinta al método de cálculo del incremento medio.

La aplicación íntegra de la metodología corregida daría un coste reconocible un 15,7 % superior al que resulta de indexar el cuadro vigente sin más. Élite Taxi es consciente de que una corrección de esa magnitud en un solo ejercicio tendría un efecto sobre la demanda que conviene evitar, y

propone en el apartado 6 una senda de dos años: reconocer en 2027 la indexación de costes y la mitad del efecto de las correcciones, y completar la corrección en la revisión de 2028.

5. Estructura tarifaria y distribución de los trayectos

El informe de 2025 analizó 87.531 trayectos de las tarifas 1 y 2 realizados a través de la emisora Taxi Ecològic, con su distancia, duración, minutos facturados en tarifa de tiempo e importe del taxímetro. Los resultados siguen siendo la mejor descripción disponible de la actividad del sector y se resumen en la tabla 4.

Tabla 4. Rasgos principales de la distribución de trayectos (Taxi Ecològic, 2024)

Indicador	Tarifa 1	Tarifa 2
Trayectos hasta 5 km (acumulado)	52,2 %	43,7 %
Trayectos hasta 10 km (acumulado)	82,7 %	72,8 %
Distancia media (trayectos hasta 30 km)	6,9 km	8,5 km
Peso de la tarifa en el total de trayectos	65,3 %	34,5 %
Peso de la tarifa de tiempo en el precio (trayectos hasta 6 km)	≈ 30 %	≈ 30 %
Peso de la tarifa de tiempo en el precio (trayectos de 16 km)	≈ 10 %	≈ 10 %
Peso medio de la tarifa de tiempo en el precio del taxímetro	≈ 26 %	≈ 26 %

Fuente: elaboración propia con datos de Taxi Ecològic (informe Élite Taxi 2025). La tarifa 4 representa alrededor del 0,1 % de los trayectos.

Dos conclusiones se mantienen. La primera es que la mitad de la actividad se concentra en trayectos de cinco kilómetros o menos, que son los menos eficientes para el taxista: tiempos de aproximación y de espera antes de activar el taxímetro, velocidades más bajas, mayor consumo por kilómetro. La segunda es que la tarifa de tiempo pesa alrededor del 30 % del precio en esos trayectos cortos, de modo que cualquier subida que se concentre en el kilómetro y deje atrás la bandera y la hora de espera beneficia proporcionalmente más a los trayectos largos, que son minoría.

Estas conclusiones fundamentan la estructura progresiva que Élite Taxi propone desde 2024: encarecer la bandera, los primeros cinco kilómetros y los primeros quince minutos de espera, y mantener o moderar la subida en el resto. La progresividad reparte el incremento entre un número mayor de servicios y de taxistas, mejora la distribución de la renta dentro del sector y desincentiva desplazamientos muy cortos que tienen alternativas claras en el transporte público, la bicicleta o el paseo, en línea con las razones imperiosas de interés general (congestión, contaminación, gestión del espacio público) que la jurisprudencia del TJUE y del Tribunal Supremo reconocen como fundamento de la regulación del taxi.

Una novedad de 2026 refuerza la posibilidad de aplicar este análisis con datos oficiales: las aplicaciones que operan la tarifa 3 están obligadas desde el 19 de enero de 2026 a comunicar al IMET en tiempo real los datos de cada trayecto (precio, ruta, kilómetros y tiempo). El IMET dispone, por primera vez, de una base de datos de trayectos con cobertura completa del segmento de precio cerrado. Élite Taxi solicita que la propuesta tarifaria de 2027 se acompañe de la distribución de trayectos de la T-3 en 2026, y que el cálculo del incremento medio ponderado se realice sobre distribuciones reales y no sobre un trayecto tipo. El informe de 2025 mostró que la subida declarada

del 4 % para ese año se traducía en un 3,6 % efectivo cuando se ponderaba con la distribución real de Taxi Ecològic.

6. Propuesta tarifaria de Élite Taxi para 2027

6.1. Cuadro tarifario propuesto

La propuesta parte del coste reconocible de 2027 calculado en el apartado 4 (un 15,7 % superior al de referencia con la metodología corregida) y aplica la senda de dos años allí anunciada: la tarifa de 2027 debe reconocer íntegramente la indexación de costes (5,7 puntos) y la mitad del efecto de las tres correcciones cuantificadas (5 de 10 puntos), lo que sitúa el objetivo en torno al 9,5 %. La otra mitad se completaría en la revisión de 2028, una vez el IMET haya incorporado las correcciones a su documento metodológico. La subida se articula con la estructura progresiva del apartado 5 y se concreta en el cuadro siguiente.

Tabla 5. Propuesta tarifaria de Élite Taxi para 2027

Concepto	2026	Élite 2027	Var.
Tarifa 1 (laborables 8-20 h)			
Bajada de bandera	2,80 €	3,15 €	+12,5 %
Precio por km, primeros 5 km	1,35 €	1,50 €	+11,1 %
Precio por km, a partir de 5 km	1,35 €	1,40 €	+3,7 %
Hora de espera, primeros 15 minutos	27,75 €	31,00 €	+11,7 %
Hora de espera, a partir de 15 minutos	27,75 €	27,75 €	0,0 %
Tarifa 2 (noches, sábados y festivos)			
Bajada de bandera	2,80 €	3,15 €	+12,5 %
Precio por km, primeros 5 km	1,66 €	1,84 €	+10,8 %
Precio por km, a partir de 5 km	1,66 €	1,72 €	+3,6 %
Hora de espera, primeros 15 minutos	27,75 €	31,00 €	+11,7 %
Hora de espera, a partir de 15 minutos	27,75 €	27,75 €	0,0 %
Tarifa 4 y suplementos			
T-4 aeropuerto / Moll Adossat	46,00 €	48,00 €	+4,3 %
Suplemento aeropuerto y Moll Adossat	4,60 €	4,80 €	+4,3 %
Suplemento estación de Sants	2,55 €	2,65 €	+3,9 %
Suplemento Fira Gran Via	3,30 €	3,45 €	+4,5 %
Suplemento noches especiales	4,60 €	4,80 €	+4,3 %
Percepción mínima con origen aeropuerto	21,00 €	22,00 €	+4,8 %
Percepción mínima servicio por emisora o app	8,00 €	9,00 €	+12,5 %
Tarifa 3 (precio cerrado por app)			
Bandera / km / mínimo	4,11 € / 1,11 € / 8 €	Réplica exacta de T-1 y T-2 con la estructura progresiva	
Incremento medio ponderado (T-1, T-2 y T-4,			+9,4 %

Concepto	2026	Élite 2027	Var.
distribución Taxi Ecològic)			

Fuente: elaboración propia. El incremento medio se calcula aplicando las tarifas 2026 y 2027 a la distribución de trayectos y de minutos de espera de Taxi Ecològic, con pesos del 65,3 % (T-1), 34,5 % (T-2) y 0,1 % (T-4). Resulta un +9,8 % en T-1 y un +8,9 % en T-2. Los suplementos añaden algunas décimas adicionales en función de la temporada.

El incremento medio ponderado de la propuesta es del 9,4 % sobre el taxímetro, y se aproxima al 9,5 % con los suplementos. Es una cifra inferior al coste reconocible pleno (15,7 %), coherente con la senda de dos años, y que absorbe además el desfase de 2026, en que la tarifa subió un 2,3 % frente a una inflación general del 4,3 % y a un encarecimiento del carburante superior al 20 %. La tabla 6 muestra el efecto sobre trayectos representativos.

Tabla 6. Efecto de la propuesta sobre trayectos representativos (minutos de espera medios observados para cada distancia)

Distancia	Minutos en tarifa de tiempo	T-1 2026	T-1 2027	Var.	T-2 2026	T-2 2027	Var.
2 km	5,0	7,82 €	8,74 €	+11,8 %	8,44 €	9,42 €	+11,6 %
3 km	6,5	9,87 €	11,02 €	+11,7 %	10,80 €	12,04 €	+11,5 %
5 km	9,0	13,73 €	15,32 €	+11,6 %	15,28 €	17,02 €	+11,4 %
8 km	11,0	18,70 €	20,55 €	+9,9 %	21,18 €	23,21 €	+9,6 %
12 km	9,8	23,52 €	25,50 €	+8,4 %	27,24 €	29,44 €	+8,1 %
15 km	7,0	26,30 €	28,28 €	+7,5 %	30,95 €	33,18 €	+7,2 %
20 km	8,0	33,50 €	35,78 €	+6,8 %	39,70 €	42,28 €	+6,5 %

Fuente: elaboración propia. Sin suplementos. Los minutos en tarifa de tiempo son los observados en la muestra de Taxi Ecològic para cada distancia.

La progresividad se aprecia con claridad: un trayecto de 3 km sube un 11,7 %, uno de 8 km un 9,9 % y uno de 20 km un 6,8 %. El trayecto medio de la tarifa 1 (unos 7 km) pasa de 16,02 a 17,59 euros, poco más de un euro y medio. Un viaje del centro al aeropuerto de unos 15 km sube unos dos euros, en línea con lo que se planteó en 2025. En términos absolutos, el usuario de un trayecto corto paga alrededor de un euro más y el de un trayecto largo entre dos y tres euros más, con lo que la carga se distribuye de forma proporcionada.

6.2. Corredor tarifario regulado

Élite Taxi mantiene la propuesta del corredor tarifario regulado que presentó para 2026. Consiste en autorizar que, dentro de la tarifa 3 y a través de aplicaciones validadas por el IMET, el precio cerrado pueda situarse en una banda comprendida entre un 5 % por debajo y un 20 % por encima de la tarifa de referencia, con las siguientes condiciones: los parámetros de la banda (francas horarias, zonas, eventos) los fija el IMET, no la aplicación; el recargo se activa solo en condiciones objetivas de baja oferta previamente definidas (noches de viernes y sábado, grandes eventos, francas con tiempos de espera superiores a un umbral); el descuento se reserva a servicios de interés público (traslados sanitarios, escolares, laborales en horario nocturno, personas mayores o con movilidad reducida); el importe íntegro del recargo o del descuento se traslada al taxista y el usuario conoce el precio antes de contratar.

El corredor no es una tarifa dinámica al estilo de las plataformas VTC. La diferencia esencial es que el precio lo fija la administración dentro de una banda pública y con reglas conocidas, mientras que en la tarifa dinámica el precio lo fija el operador con un algoritmo opaco. Tampoco es una liberalización: fuera de la banda, la tarifa sigue siendo la aprobada. Su función es corregir el problema de cobertura que el propio sector y el IMET reconocen en las noches de fin de semana y en los grandes eventos, y hacerlo con una herramienta que retribuye al taxista que trabaja en esas franjas.

Para 2027 se propone una aplicación piloto limitada: recargo de hasta el 20 % en la T-3 las noches de viernes, sábado y vísperas de festivo entre las 0:00 y las 6:00 horas, y en los días de grandes eventos que el IMET determine; descuento de hasta el 5 % en los servicios de interés público que se definan por convenio con las administraciones sanitaria y municipal. La evaluación del piloto, con los datos en tiempo real de que dispone el IMET desde 2026, permitiría decidir su extensión en 2028.

6.3. Tarifa compartida con emparejamiento inteligente

Se mantiene también la propuesta de tarifa compartida: dos usuarios con origen y destino compatibles, emparejados por una aplicación autorizada, comparten vehículo con un descuento del 30 % cada uno sobre el precio individual, de modo que el taxista percibe entre un 20 % y un 40 % más que en un servicio individual. La medida reduce vehículos-kilómetro por pasajero transportado, mejora la accesibilidad económica del taxi y encaja con la lógica de la ley catalana en tramitación, que reserva a la administración la fijación de las condiciones tarifarias de la intermediación. Se propone incluirla en el pliego de condiciones de las aplicaciones validadas por el IMET, con carácter voluntario para el taxista.

6.4. Tarifa 3 y neutralidad respecto al taxímetro

La tarifa 3 se calcula desde 2026 sumando bandera (4,11 euros), precio por kilómetro (1,11 euros) y un componente por minuto en condiciones de tráfico real, con un mínimo de 8 euros. Élite Taxi pide que el IMET publique, con los datos en tiempo real de 2026, la comparación entre el precio cerrado efectivamente cobrado y el precio que habría marcado el taxímetro en los mismos trayectos, desglosada por distancia y franja horaria. Solo con esa comparación puede afirmarse que la T-3 es neutra respecto a las tarifas 1 y 2, que es el supuesto sobre el que descansa toda la revisión anual. Si la T-3 resulta sistemáticamente inferior al taxímetro en los trayectos cortos, que son la mayoría, el incremento medio declarado cada año está sobrestimado para la parte creciente de servicios que se contratan por aplicación.

Este informe reitera asimismo la posición de Élite Taxi sobre los descuentos financiados por las aplicaciones sobre la tarifa regulada, que es objeto de litigio y sobre la que no procede extenderse aquí: cualquier descuento que altere el precio que percibe el usuario respecto de la tarifa aprobada debe estar previsto en la propia tarifa (como ocurriría con el corredor regulado) y no en la política comercial de un intermediario.

7. Marco jurídico

La proposición de ley catalana de transporte de personas en vehículos de hasta nueve plazas, en tramitación en el Parlament, es el marco en el que las propuestas estructurales de este informe adquieren pleno sentido. La ley reserva a la administración la regulación de la intermediación y de

las condiciones tarifarias del servicio de taxi, en coherencia con la sentencia del TJUE en el asunto Elite Taxi (C-434/15), que calificó de servicio de transporte la actividad de las plataformas que organizan el servicio y fijan el precio.

El dictamen circunstanciado de la Comisión Europea sobre el texto notificado, emitido en agosto de 2026 en el procedimiento TRIS, no cuestiona el régimen de intermediación ni las obligaciones tarifarias que la ley impone a las plataformas que organizan el servicio en Cataluña. Sus objeciones se limitan a la aplicación general a intermediarios establecidos en otros Estados miembros y al régimen de comunicación previa. En consecuencia, la capacidad de la administración catalana y del AMB para fijar una tarifa progresiva, un corredor regulado dentro de la tarifa 3 o una tarifa compartida no queda afectada por el procedimiento europeo. Contrariamente a lo que se ha difundido, Bruselas no ha tumbado la ley.

En el ámbito estatal, la sentencia del Tribunal Supremo 726/2026, de 10 de junio, sobre el Decreto 314/2016 de mediación del taxi, anuló dos requisitos del régimen de mediación (forma de persona jurídica y mínimo de licencias vinculadas) pero mantuvo el seguro de responsabilidad civil y el listado de obligaciones de las empresas mediadoras, entre ellas la transparencia tarifaria. El régimen de validación de aplicaciones por el IMET, sobre el que descansa la tarifa 3 y sobre el que se apoyarían el corredor y la tarifa compartida, sigue vigente.

Por último, la jurisprudencia del Tribunal Supremo y del TJUE sobre el sector (en particular la sentencia *Prestige and Limousine*, C-50/21) reconoce que la congestión, la contaminación, la gestión del espacio público y, en el caso del Supremo, la viabilidad económica del taxi son razones imperiosas de interés general que justifican la intervención pública. La estructura progresiva propuesta, que encarece los trayectos muy cortos con alternativas modales claras, es una medida tarifaria alineada con esos fines.

8. Conclusión

La revisión tarifaria de 2027 se produce tras un ejercicio en que la tarifa subió un 2,3 % y la inflación se ha situado en el 4,3 %, con los carburantes más de un 20 % por encima del nivel previo al choque energético y con primas de seguros que siguen creciendo. La estimación de este informe, con hipótesis prudentes y sobre la propia estructura de costes del IMET, es que el coste de explotación de una licencia crecerá en torno a un 6,4 % en 2027.

A esa indexación se añaden tres correcciones metodológicas que no requieren datos nuevos y que se apoyan en criterios ya reconocidos por el IMET y por el Banco de España: amortizar el vehículo en los siete años de vida útil que el propio IMET declara, reconocer la intermediación digital como coste de acceso a la demanda regulada y calcular el beneficio razonable sobre el activo neto de la explotación a precio actual, como exige la definición del indicador que el IMET utiliza. Con ellas, el coste reconocible de una licencia en 2027 es un 15,7 % superior al de referencia. Dos correcciones adicionales, el cómputo del carburante a precio vigente con cláusula de revisión intermedia y la revisión basada en costes ponderada con la distribución real de trayectos, afectan al procedimiento y no se cuantifican.

Élite Taxi propone una senda de dos años y, para 2027, un incremento medio ponderado del 9,4 % sobre el taxímetro (en torno al 9,5 % con suplementos), articulado con una estructura progresiva que concentra la subida en la bandera, los primeros cinco kilómetros y los primeros quince minutos

de espera, y que la modera en los trayectos largos. Propone además la aplicación piloto de un corredor tarifario regulado en la tarifa 3, la introducción de una tarifa compartida con emparejamiento inteligente y la publicación por parte del IMET de los datos de trayectos de la tarifa 3 que recibe en tiempo real desde 2026.

Se trata de un conjunto de medidas técnicamente fundamentadas, compatibles con el marco jurídico vigente y con la ley en tramitación, y proporcionadas al desfase acumulado entre costes y tarifa. Élite Taxi reitera su disposición a trabajar con el IMET en su concreción durante el proceso de revisión.

Barcelona, septiembre de 2026.

Equipo económico de Élite Taxi Barcelona

Asociación Profesional Élite Taxi

Bibliografía

Área Metropolitana de Barcelona (2025). Tarifas urbanas del taxi per al 2026. Acuerdo del Consell Metropolità de 25 de noviembre de 2025.

Banco de España (2025). Central de Balances. Monografía anual 2024. Nota de prensa de 27 de noviembre de 2025.

Banco de España (2026). Principales indicadores económico-financieros de las empresas en el año 2025. Nota de prensa de 24 de marzo de 2026.

Comisión Europea (2026). Boletín Petrolero. Precios semanales de carburantes, septiembre de 2026.

Comisión Europea (2026). Dictamen circunstanciado sobre la notificación TRIS 2026/0256/ES (Proposición de ley de transport de persones en vehicles de fins a nou places), agosto de 2026.

Comissió per a l'estudi de les tarifes del taxi i la seva revisió (2024). Revisió anual de tarifes: metodologia. Documento técnico elaborado para el Institut Metropolità del Taxi.

Élite Taxi Barcelona (2024). Informe detallado sobre la necesidad de una nueva estructura tarifaria en el sector del taxi del AMB, 20 de octubre de 2024.

Élite Taxi Barcelona (2024). Repensando la metodología de cálculo de tarifas del taxi del AMB, 2024.

Élite Taxi Barcelona (2025). Informe preliminar sobre la propuesta tarifaria para 2026, octubre de 2025.

Élite Taxi Barcelona (2026). Informe sobre la evolución del precio de las licencias de taxi en el AMB. Marzo de 2026.

Jefatura del Estado (2009). Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, artículo 38.

Jefatura del Estado (2015). Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española; Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla.

Instituto Nacional de Estadística (2026). Indicador adelantado del Índice de Precios de Consumo. Agosto 2026. Nota de prensa de 28 de agosto de 2026.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera y Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar (ediciones 2026).

Institut Metropolità del Taxi (2025). Propuesta de tarifas urbanas del taxi del AMB para 2026. Octubre de 2025.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sentencia de 20 de diciembre de 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15); sentencia de 8 de junio de 2023, Prestige and Limousine (C-50/21).

Tribunal Supremo, Sala Tercera. Sentencia 726/2026, de 10 de junio (rec. 419/2023), sobre el Decreto 314/2016 de mediación del taxi.

Taxi Ecològic (2024). Datos de 87.531 trayectos de tarifas 1 y 2 (muestra facilitada a Élite Taxi).