

INFORME CPCUA N°19/2023

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

Sevilla, 13 de abril de 2023

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE AUTORIZACIÓN DE
MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DE TAXIS DE EL PUERTO DE SANTA
MARÍA**

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 Economía, Hacienda y Fondos Europeos, 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 El Puerto de Santa María para el ejercicio 2023 y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- El Consejo considera, con carácter general, que si bien este expediente recoge con carácter formal los requisitos técnicos administrativos oportunos, no cubre contenido suficiente que los mismos han de aportar para

conocer con profundidad la idoneidad de las modificaciones que se proponen, acompañando al mismo una memoria económica escueta en la que, vagamente se recogen los contenidos mínimos.

SEGUNDA.- El contenido de la memoria económica no explica que el incremento propuesto de la tarifa sea el necesario para cubrir los costes.

Se propone una subida lineal del 1,81%, que amparan únicamente en el incremento del gasóleo.

Si bien, este Consejo quiere resaltar que el incremento propuesto no aparece debidamente justificado en la memoria económica; no se justifican debidamente los ingresos, no constando en la memoria datos objetivos o perspectiva anterior que permita verificar la verosimilitud de los que se ofrecen, que no vienen referido a un año concreto; obviándose conceptos como los suplementos por los que, huelga decir, también se obtienen rendimientos y, por ende, deben ser tenidos en cuenta para el cálculo del beneficio.

Así como tampoco quedan debidamente acreditados los gastos referenciados, al no aportar justificación documental alguna que acredite los mismos, incluyéndose algunos que no son inherentes a la prestación del servicio y, por consiguiente, tampoco repercutibles a los usuarios, como es el caso de la partida de “Gastos externos”, entre los que figura el gasto mensual destinado a Gestoría que es completamente potestativo para los prestadores del servicio; una partida de “Otras no especificadas” que no viene desglosado en la memoria y, por tanto, es abstracto y de difícil justificación.

En definitiva, este Consejo concluye que, del estudio realizado se deduce que los datos aportados han sido establecidos a tanto alzado con el único fin de intentar justificar la subida propuesta. Es evidente que el ajuste o exclusión de determinados gastos incluidos en la memoria implicaría la posibilidad de disminuir el incremento de tarifas propuesto con beneficios económicos para los prestadores del servicio.

Y es que este Consejo estima que, aunque resulta evidente que actualmente se ha producido una subida en los costes con respecto a ejercicios anteriores, es necesario tener presente que el contexto actual de crisis en que nos encontramos no es el oportuno para plantear una subida de las tarifas de los servicios públicos.

TERCERA.- En relación a la subida de los precios del combustible, en primer lugar, observamos con asombro que para el cálculo del precio de los combustibles se utiliza la referencia del precio del gasóleo, únicamente, y sin citar fuente alguna. Se ha obviando la posibilidad de utilizar otros tipos de combustible para la prestación del servicio que son más económicos.

Reiteramos nuevamente desde este Consejo, que los vehículos de gasoil/gasolina deberán ir desapareciendo y ser sustituidos por vehículos eléctricos y/o propulsados a gas. Y, en tal orden de cosas, tantos los programas gubernamentales como la propia normativa llaman a la desaparición de este tipo de turismos en un espacio de tiempo cada vez menor. Consecuencia de todo lo anterior será que el gasto en combustible se irá reduciendo, así como la existencia de este parque de vehículos y los costes anejos a todo ello.

Al respecto, debe señalarse que el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, propugna en su artículo 36 la eliminación de contaminantes, expresando al respecto que: “1. Las Administraciones competentes, junto con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y los sindicatos, promoverán la incorporación de combustibles y motores que resulten menos contaminantes, pudiendo establecerse disposiciones y programas de promoción para aquellos vehículos que se incorporen a esas tecnologías”.

Por consiguiente, es un dato a tener en cuenta, ya que afectaría a la previsión del incremento de gasto basado en los precios del combustible y por tanto minorarse la repercusión sobre el precio final a las personas usuarias de existir y fomentarse la incorporación de vehículos híbridos o eléctricos a la flota.

Así mismo se valora en 0 el valor residual del vehículo terminada su vida útil estimada en 6 años, hecho que no compartimos ya que no es un dato objetivo y que está muy lejos de la realidad pues el vehículo aún puede ser utilizado aunque no sea prestando un servicio público.

CUARTA.- Este Consejo quiere también señalar que -como viene reiterando sistemáticamente en sus informes- considera 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.

En tal sentido, debemos reiterar 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.- Del mismo modo, rechazamos que se aplique la Tarifa 2 los sábados, así como los días 24 y 31 de diciembre y 5 de enero, puesto que no se justifican servicios añadidos en días que son laborables, sino es por exclusivo interés de lograr dos días consecutivos de tarifas extraordinarias toda vez que los días 25 de diciembre y 1 y 6 de enero son festivos.

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. Del mismo modo, consideramos que los días no festivos de las ferias locales no deberían verse gravados con la tarifa 2, salvo en los casos en que los trayectos tengan como origen o destino las paradas oficiales del real de la feria.

SEXTA.- Del mismo modo que hiciéramos también en el anterior informe emitido, debemos manifestar nuestro rechazo respecto de la configuración de la tarifa 3, que contempla horarios y servicios que ya están gravados por las Tarifas 1 y 2; además de no haberse presentado justificación alguna para su creación y aplicación.

SÉPTIMA.- En relación a los suplementos, no compartimos 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.

OCTAVA.- Lo mismo ocurre con los suplementos establecidos con los números 3, 4 y 5; aprovechamos la ocasión para pronunciarnos en contra de su mantenimiento.

Al respecto, insistimos en que no debe existir variación alguna en la cuantificación de los servicios siempre que los mismos se desarrollen en el término municipal de El Puerto de Santa María con independencia del origen o destino de los mismos. No puede ser de otra manera puesto que, aun teniendo en consideración la distribución geográfica del término municipal y sus especificidades, no encontramos razón alguna por la que deban incrementar su precio los servicios de taxi desde la periferia de El Puerto de Santa María o entre la periferia, más allá de la aplicación de un sobreprecio que no tiene acomodo alguno a la regulación en la materia, ocasionando una patente discriminación a los propios usuarios que se dirijan a dichas zonas o pretendan viajar desde las mismas.

Además, en el supuesto de que este suplemento afectara a espacios fuera del ámbito urbano, la tarifa a aplicar, en todo caso, sería la interurbana, sin que proceda aumentar el coste del servicio.

Por lo expuesto, procede y,

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe sobre el Expediente de modificación de las tarifas de Taxis de El Puerto de Santa María; 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 indicados.