

**INFORME CPCUA Nº 2/2019**

**A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA  
Delegación Provincial de Cádiz.**

Sevilla, 5 de febrero de 2019

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y  
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE SOLICITUD DE REVISIÓN  
DE TARIFAS DE TAXIS DE LA LÍNEA DELA CONCEPCIÓN PARA EL  
EJERCICIO 2019**

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 Administración Pública (Delegación Provincial de Cádiz), comparece y como mejor proceda,

**EXPONE**

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del expediente de solicitud de revisión de las tarifas de Taxis del municipio de la Línea de la Concepción para el ejercicio 2019, y ello en base a las siguientes:

## ALEGACIONES

**PRIMERA.-** El Consejo considera, con carácter general, que en el expediente de revisión de tarifas que se presenta, pese a recoger los requisitos técnico-administrativos oportunos no cubre el contenido suficiente que los mismos han de aportar para conocer con profundidad la idoneidad de las modificaciones que se proponen.

Entiende este Consejo que los precios públicos se deben determinar a un nivel que cubra, como mínimo, los costes económicos originados por la realización de las actividades o la prestación de los servicios o bien calcularlos a un nivel que resulte equivalente a la utilidad derivada de los mismos. Y no como se argumenta el sector del taxi en el sentido de prestar un servicio en las mejores condiciones posibles a un precio ajustado al consumidor y que permita mantener una cuenta de resultados que posibilite al titular de la gestión mantener la actividad con una remuneración suficiente para su sustento personal y familiar. Dado que se utilizan dos conceptos indeterminados como son el precio ajustado al consumidor y cubrir con una remuneración suficiente el sustento personal y familiar del taxista.

**SEGUNDA.-** El expediente viene a plantear un mantenimiento de las tarifas que se venían cobrando en este municipio, si bien modifica el horario de aplicación de la tarifa 2, así como implementa una serie de suplementos .

**TERCERA.-** La memoria económica viene a intentar justificar un mayor incremento del coste del servicio prestado desde un punto de vista general, sin concretar en el coste que supone la prestación de los servicios a los que se le aplica los nuevos suplementos.

Se hace referencia a la necesidad de solicitar préstamo para la compra de vehículo, en este sentido habrá quien pueda hacer frente al pago total o parcial de un nuevo vehículo y habrá quien pueda efectuar pagos de cancelación anticipada de cantidades correspondientes al préstamo en función de los ingresos obtenidos y por tanto los datos no son reales sino muy subjetivos.

Por otro lado no se hace mención a las deducciones de IVA de la compra, ni de las distintas bonificaciones por su destino a servicio público, por su uso por autónomo ni por los posibles descuentos por familia numerosa en cuanto al impuesto de matriculación.

Ni que decir tiene que los datos incorporados con respecto al incremento de las primas de seguro no son reales por cuanto que las mismas van descendiendo y los costes financieros tienen igualmente a minorarse haciéndose más bajos y asequibles, por lo que dichos datos no pueden motivar la subida tarifaria propuesta sino todo lo contrario.

En este sentido debe considerarse, en concreto, de una parte que el mercado de seguros, fruto de la creciente competencia entre compañías, viene

ofreciendo productos de cobertura de riesgo con precios cada vez más reducidos, ciertamente aunque lleve consigo también la reducción del catálogo de tales coberturas, pero, en todo caso, nos encontramos con un mercado sometido a fuertes tensiones de precios a la baja.

**CUARTA.-** El argumento deducido en el expediente administrativo de incremento de los precios del combustible para justificar el incremento de las tarifas, debe ser sometido a unos criterios de prudencia y equilibrio, en tanto en cuanto, se ha tomado como referencia el precio del gasoil, obviando la posibilidad de utilizar otros tipos de combustible para la prestación del servicio que son más económicos.

Entendemos que en un parque que se debe renovar (según la propia memoria) cada 8 años, debe haber tenido entrada la utilización de coches eléctricos, híbridos o de GLP que reducirían el referido coste.

No tendría sentido, que el último año (que en teoría se debió renovar más de un 12 por ciento de la flota) se haya optado por adquirir un vehículo diésel en lugar de opciones más económicas.

Debe señalarse, además, 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, teniendo en cuenta el porcentaje de renovación de flota a la que se hace mención en el expediente, debe tenerse en cuenta que debería afectar muy levemente el incremento de gasto basado en los precios del combustible, entendemos que podría minorarse la repercusión sobre el precio final a las personas usuarias si se fomentase la incorporación de vehículos híbridos o eléctricos a la flota.

**QUINTA.-** En idéntico orden de cosas al expresado en el apartado precedente, este Consejo considera que no se ha acreditado, ni motivado, de modo suficiente el aumento de los gastos de mantenimiento de los vehículos, no sirviendo para justificar el incremento de tarifas la mera mención a tales subidas si no va acompañada de estudios soportados por fuentes fiables.

**SEXTA.-** En relación a la estructura tarifaria propuesta, este Consejo quiere señalar que la aplicación de la tarifa 2 las 24 horas en determinados días laborables, como los sábados, todos los días de de Feria, y los días 24 y 31 de diciembre, no responde a una compensación económica por un servicio prestado en un horario o día que lo justifique. Además, señalar que es necesario que se especifique, que los incrementos originados con motivo de los días de Feria del municipio, sean de aplicación únicamente a los recorridos con origen y/o destino el Recinto ferial.

**SEPTIMA.-** El Consejo quiere recalcar la necesidad de ampliar el horario de la Tarifa 1 de forma tal que se apliquen los servicios urbanos a partir de las 6:00 h de la mañana y no de las 7:00, ya que considera que hay muchos trabajadores que se pueden ver perjudicados por el intervalo horario aplicado actualmente.

**OCTAVA.-** Cabe señalar que, con respecto al apartado de suplementos sobre lo marcado en taxímetro a la tarifa urbana, el Consejo considera que el servicio por maleta no debe ser abonado si el bulto se traslada en el habitáculo como equipaje de mano.

Al respecto este Consejo viene argumentando su disconformidad con el suplemento incorporado bajo el epígrafe: “Por cada maleta, bulto o conjunto de bultos de más de 60 cm (Excluidas sillas personas con discapacidad) que aumenta la factura, considerándose que debe ser suprimido.

En este sentido, 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 como un derecho de las personas usuarias del servicio en su art. 55.c) el “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”.

El Consejo considera que no queda suficientemente acreditado que los bultos que se indican en la propuesta de tarifas vengan, juntos o separados, a superar

la capacidad de carga de hasta 330 litros que prescribe la normativa de aplicación, por lo que el suplemento por maletas no queda debidamente justificado, más si se considera que su transporte en el vehículo es un derecho de las personas usuarias.

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, como podría ser de forma análoga el de “elegir el itinerario” o “disponer de aire acondicionado”.

**NOVENA.-** En relación a la implementación de los nuevos suplementos, no encontramos en la memoria económica la justificación del coste de los suplementos indicados, ni siquiera la acreditación de que en todos los casos en los que se utilice uno de los servicios con suplemento (mascotas o paso por caminos pedregosos) se propicie un mayor coste de la prestación del servicio.

Es más, en este sentido sería un aspecto subjetivo el determinar en que caminos se aplica o no, el suplemento por “pedregoso”, matiz que incluso podría variar dependiendo de la época del año o grado de mantenimiento por parte de la administración.

En conclusión, quedaría a decisión del propio taxista, generando una situación de inseguridad jurídica al propio usuario.

Por lo expuesto, procede y

**SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (Delegación Provincial de Cádiz)** que habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe **NO FAVORABLE** sobre el Expediente de solicitud de revisión de las tarifas de taxis de Cádiz. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.