

INFORME CPCUA N°3/2023

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

Sevilla, 25 de enero 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 MARBELLA

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuaris 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 modificación de tarifas de Taxis de Marbella 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.

SEGUNDA.- En relación a la memoria económica, el contenido de la misma no justifica que el incremento propuesto de la tarifa sea el necesario para cubrir los costes.

Debemos en este punto, reiterarnos en lo ya puesto de manifiesto en anteriores informes de este servicio por cuanto la memoria económica presentada en esta ocasión contiene las mismas carencias y puntos de controversia que la aportada en la modificación anterior.

Así, el Consejo llama la atención sobre los datos económicos aportados para justificar el incremento propuesto, toda vez que no responden a fuentes objetivas y debidamente contrastadas.

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.

Concretamente se contempla como referencia un vehículo de gasoil con un período de vida útil de 4 años. Sin embargo, debemos insistir, como ya es pacífico en los informes de este Consejo, que los vehículos de gasoil 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.

Recordamos a tal efecto que este Consejo igualmente tiene dicho en variados informes lo siguiente: *“En cuanto al coste del combustible, 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”.*

En este sentido, no se contabiliza la cantidad de vehículos que siendo híbridos no tienen que soportar en la misma proporción la subida de los combustibles gasolina o diésel (o la perspectiva de los que vayan a serlo en un corto o medio plazo). Tampoco se contabiliza el uso privativo que se hace del vehículo cuando no realiza prestación de servicio público, por lo que al final lo que se pretende es que tal uso también sea costado por las personas consumidoras.

Por otra parte, rechazamos el hecho de que no se descuenta el valor de venta del vehículo anterior usado, refiriendo un valor residual inexistente para un vehículo de 4 años; lo que desde luego no tiene justificación alguna, no siendo un dato objetivo ni ajustado a la realidad.

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, etc...

De otro lado, en el ámbito de los costes no se hace mención a si estos llevan incluidos el impuesto sobre el valor añadido (IVA) o no. Teniendo en cuenta el importante dato de que el IVA abonado es posteriormente deducible.

Asimismo, se repercuten gastos que en modo alguno deben ser asumidos por los usuarios del servicio. Un gasto que no resulta justificable es el de teléfono e internet, que en la memoria asciende a 60 euros mensuales.

En el mismo sentido se establece también un gasto en seguros de 1.200 euros, que no queda justificado en modo alguno con los valores de mercado actual.

Nos llama la atención que la memoria refiera como habitual que cada titular de licencia suele tener un asalariado, aspecto que tampoco está acreditado en modo alguno, sino que, sensu contrario, lo único que permitiría es incrementar el beneficio de la licencia al permitir un uso más intensivo del vehículo. Toda vez que la Memoria no detalla en qué proporción se produce esta contratación de asalariados en el total de licencias tomamos con prevención este dato dudando, en todo caso, que sea la regla general y no la excepción en determinadas flotas.

En definitiva, no quedan debidamente acreditados los gastos referenciados, al no aportar justificación documental alguna que acredite los mismos ni su importe; concluyendo este Consejo, del estudio realizado, que los mismos han sido establecidos a tanto alzado con el único fin de intentar justificar la subida propuesta.

Y en idénticos términos hemos de pronunciarnos en relación con los ingresos previstos, puesto que no existen datos objetivos o perspectiva anterior que permita verificar la verosimilitud de los que se ofrecen.

En cualquier caso, entendemos que el contexto social en el que nos encontramos no es aconsejable la subida propuesta de un 5% en todos los conceptos, con excepción de la bajada de bandera, que se incrementa en un 10,41%; especialmente cuando venimos de una subida aplicada en el año 2020; y que supuso ya un incremento un 3,2%.

TERCERA.- En cuanto a las tarifas propuestas, el Consejo viene sosteniendo varias alegaciones en sus informes acerca de algunas cuestiones que resultan redundantes en esta propuesta.

En este sentido, rechazamos que se aplique la Tarifa 2 a las 24 horas del sábado.

Así como que se aplique la Tarifa 5 a los días 24 y 31 de diciembre, puesto que no se justifican servicios añadidos en días que son laborables, si no es por exclusivo interés de lograr dos días consecutivos de tarifas extraordinarias toda vez que los días 25 de diciembre y 1 de enero son festivos.

Por lo expuesto, procede y

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y FINANCIACIÓN EUROPEA que, habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe **NO FAVORABLE** sobre el Expediente de modificación de las tarifas de Taxis de Marbella; 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.