

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

Sevilla, 7 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 ALMONTE 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 Huelva), 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 Almonte 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 la implantación de una nueva tarifa sustituyendo la vigente, que se definía en trayectos, por un sistema basado en la medición por medio del taxímetro.

Partiendo de una valoración positiva por la sustitución del sistema, es oportuno recordar que la obligación de que los vehículos estén provistos de maxímetros viene regulada de forma expresa en el Decreto 35/2012, de 21 de

febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, habiéndose superado el plazo establecido en la disposición transitoria de esta norma para la efectiva adecuación en la poblaciones andaluzas, que afectaría a aquellos municipios con población superior a 10,000 habitantes.

A pesar de lo anterior, se mantienen trayectos en los que el precio se fija como una tarifa plana, a través de la Tarifa 3, independientemente de lo que marque el taxímetro, aspecto con el que este Consejo se viene manifestando en contra, ya que entendemos que debe aplicarse el coste del servicio que se marque el taxímetro en todo caso, siendo éste el elemento de carácter objetivo de mayor relevancia que dota de seguridad jurídica al usuario.

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 algunos de los suplementos o servicios especiales que viene a proponer la ordenanza.

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 4 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 25 por ciento de la flota) se haya optado por adquirir un vehículo diesel 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 o los sábados , no responde a una compensación económica por un servicio prestado en un horario o día que lo justifique.

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 ven perjudicados por el intervalo horario aplicado actualmente.

OCTAVA.- La memoria aporta una comparativa respecto al sistema vigente de tarificación y el propuesto, en el que observamos que se produce un incremento absolutamente desproporcionado en el coste del servicio en los trayectos más habituales, precisamente en los fines de semana.

Teniendo en cuenta las características turísticas de Almonte y sus núcleos residenciales en los que se incrementa la población tanto por el turismo religioso como por el de sol y playa, se deduce que un alto porcentaje de los trayectos que presta el servicio de taxi en este municipio se realizarán en el periodo y entre los núcleos que mayor subida tarifaria reflejan. Por lo que el

incremento de los ingresos es absolutamente desproporcionado a lo manifestado en la memoria.

NOVENA.-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 vengán, 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”.

DÉCIMA.- En relación a la implementación de los nuevos suplementos, no encontramos en la memoria económica la justificación del coste de los suplementos indicados, más allá de que son núcleos con un alto tránsito como pueden ser establecimientos de restauración concretos, que entendemos que viene a aprovechar esa mayor afluencia para incrementar de una forma desproporcionada los ingresos.

En el mismo sentido, nos posicionamos respecto a los suplementos en la fiesta del Rocío o de la Primavera, las cuales no suponen una mejora en la prestación del servicio que justifique el suplemento propuesto.

DECIMOPRIMERA.- Tampoco podemos asumir el suplemento referido a la “recogida en domicilio” ya que el servicio comienza a prestarse desde la salida del vehículo si es un concertado por emisora.

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 Huelva) 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.