

## **INFORME CPCUA N°10/2023**

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

Sevilla, 2 de marzo 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 PUERTO REAL (CÁDIZ)**

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 Puerto Real 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 en modo alguno que el incremento propuesto de la tarifa sea el necesario para cubrir los costes.

Así, la memoria presenta carencias de especial relevancia sobre las que este Consejo quiere llamar la atención. En primer lugar, los datos económicos aportados para justificar el incremento propuesto no responden a fuentes objetivas y debidamente contrastadas.

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.

Asimismo, 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, tanto 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 descuente 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.

Asimismo, se repercuten gastos que en modo alguno deben ser asumidos por los usuarios del servicio; véase el gasto correspondiente al lavado semanal del vehículo; el gasto aparejado a la cuota de la agrupación, que no es absolutamente potestativo y personal de cada uno de los titulares de la licencia; o el de asesoría, cuya repercusión a

los usuarios tampoco procede por cuanto no es un gasto asociado a la prestación del servicio.

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.

Por todo ello, entiende este Consejo que no queda acreditada la idoneidad de la subida propuesta. A mayor abundamiento, y sin perjuicio de lo anterior, entendemos que, a pesar de que no se han actualizado las tarifas desde el año 2013, el contexto social en el que nos encontramos no es el adecuado para plantear una subida tan drástica como la propuesta de un 11% lineal, pudiendo plantearse una subida más moderada ajustando los gastos reales intrínsecos a la prestación del servicio.

**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 a los días 24 y 31 de diciembre; pues no se justifican servicios añadidos en días que son laborables, si no es por exclusivo interés de lograr dos días consecutivos de tarifas extraordinarias.

Así como tampoco aparece justificado la aplicación de una Tarifa 3 a los periodos de Carnavales, Semana Santa y Feria como tampoco en determinado horario a los días 24 y 31 de diciembre, que para mayor abundamiento, ya vienen gravados con la Tarifa 2 a pesar de ser días laborables.

Por último, no se justifica adecuadamente la ampliación horaria que se hace en Carnaval y en Feria pasando de las 3.00 horas a las 5.00 horas.

**CUARTA.-** Finalmente, este Consejo rechaza la aplicación de determinados suplementos contemplados en la tarifa:

.- Los suplementos relativos a servicios prestados con origen o destino a ciertas zonas de la ciudad. Se rechazan por cuanto no encontramos justificación, ni existe estudio de costes alguno que justifique tal propuesta.

En este sentido, este Consejo reitera que no debe existir variación alguna en la cuantificación de los servicios siempre que los mismos se desarrollen en el término municipal de Puerto Real 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 Puerto Real 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.

.- 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.

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 Puerto Real; 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.