



DICTAMEN 1 / 99

Sobre el Proyecto de Decreto de la Ley de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo.

Bilbao, 13 de octubre de 1999

I.- ANTECEDENTES

El día 14 de septiembre tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Transportes y Obras Públicas por el que se solicitaba informe sobre el Proyecto de Ley de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo, según lo establecido en el artículo 3.1.a) de la Ley 9/1997, de 27 de junio, del Consejo Económico y Social Vasco.

Dicho Proyecto de Ley tiene sus antecedentes en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, varios de cuyos preceptos fueron declarados nulos por Sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional al considerar que el Estado no debía regular los transportes urbanos. Por ello, este Proyecto de Ley desarrolla la competencia exclusiva que en esta materia otorga el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, unificando en un solo cuerpo legal la normativa dispersa que se venía aplicando y clarificando las competencias que en este tema corresponden a las diferentes administraciones de la Comunidad Autónoma desde el respeto a la Ley 22/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Organos Forales de los Territorios Históricos y a la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local.

El día 15 de septiembre fue enviada copia del Proyecto de Ley a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran las propuestas y opiniones que considerasen oportunas y dar traslado de las mismas a la Comisión Permanente o Comisión de Trabajo pertinente, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco.

El día 5 de octubre se reunió en sesión de trabajo la Comisión de Desarrollo Económico formulando la propuesta de Dictamen que fue elevada a la aprobación del Pleno, quien en su sesión del día 13 de octubre de 1999 acordó aprobar el mismo con el voto particular que se señala al final del presente Dictamen.

II.- CONTENIDO

El texto del Proyecto de Ley de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo consta de: exposición de motivos, ocho capítulos que comprenden treinta artículos, dos Disposiciones Adicionales, tres Disposiciones Transitorias, Disposición Derogatoria Unica y Disposición Final Unica.

Exposición de Motivos:

En la exposición de motivos previa se indica la legislación relacionada con la regulación del transporte urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo. El Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo (parcialmente modificado por los Reales Decretos 236/1983, de 9 de febrero, y 1080/1989, de 1 de septiembre), recogía el régimen jurídico básico de estos servicios, siendo esta regulación actualizada por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que aprueba el correspondiente Reglamento.

Sin embargo, la sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional declaró nulos varios preceptos al considerar que el Estado no debía regular los transportes urbanos. Dado que el Estatuto de Autonomía establece en su artículo 10.32 que la competencia exclusiva sobre transportes terrestres pertenece a la Comunidad Autónoma del País Vasco, esta Ley evita el vacío legal que pudiera producirse, unifica la normativa



dispersa que se venía aplicando y trata de recoger las necesidades y exigencias de transportistas y usuarios que surgen en esta Comunidad Autónoma. Todo ello debe de realizarse desde el respeto a la Ley 22/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de los Territorios Históricos que regula la distribución de competencias entre ambas administraciones y el necesario cumplimiento de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local en relación a las competencias de las Entidades Locales.

Cuerpo dispositivo:

El **Artículo 1** define el objeto de la Ley, que es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo.

El **Artículo 2** señala que el ámbito de aplicación de la Ley son los transportes públicos urbanos e interurbanos que transcurran o se exploten íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, distingue entre transportes urbanos e interurbanos y define lo que son los transportes públicos.

El **Artículo 3** determina el régimen competencial de la Ley, estableciendo las funciones que corresponden al Gobierno Vasco, Diputaciones Forales de los Territorios Históricos y Corporaciones Locales. Establece que corresponde al Gobierno Vasco las competencias sobre legislación, desarrollo normativo, alta inspección, planificación y coordinación en esta materia, fijará la normativa general de autorizaciones y licencias para la comunidad autónoma y establecerá los contingentes para las autorizaciones y licencias de transporte y dictará la normativa de aplicación a los diferentes vehículos. A las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos corresponde la concesión o anulación de las autorizaciones residenciadas en sus respectivos territorios, la planificación y ordenación administrativa y la inspección y sanción dentro de su ámbito competencial. A los Ayuntamientos corresponde la concesión de las licencias para el desempeño de la actividad y la regulación general de prestación del servicio, inspección y sanción dentro de su ámbito competencial.

El **Artículo 4** recoge la responsabilidad de las Administraciones Públicas para informar a los usuarios de las condiciones en que se prestarán estos servicios y de las modificaciones de dichas condiciones que puedan producirse.

El **Artículo 5** define la condición de transportista como los titulares de la oportuna licencia y autorización que por cuenta de otro y mediante retribución económica efectúen las operaciones propias del transporte que recoge esta Ley.

El **Artículo 6** precisa los requisitos necesarios para ser titular de las autorizaciones y licencias a los efectos de la presente Ley y las condiciones mínimas relativas a la aptitud profesional de los conductores.

El **Artículo 7** indica la administración competente para otorgar los correspondientes títulos que habilitan para el ejercicio de esta actividad.

El **Artículo 8** establece que las licencias y autorizaciones amparan exclusivamente el ejercicio de la actividad de auto-taxi a un solo titular realizada por un solo conductor y por medio de un solo y determinado vehículo.

El **Artículo 9** regula los vehículos aptos para el transporte de viajeros.

El **Artículo 10** señala las condiciones de aptitud profesional para ser conductor y habilita al titular de la licencia para designar a este para cada licencia, siendo aquel quien acredite ante el organismo otorgante de las mismas que se cumplen las prescripciones legales en materia laboral y de seguridad social, así como las derivadas de esta Ley.

El **Artículo 11** recoge que la titularidad de una licencia y de una autorización habilita a su titular para la explotación económica de la actividad, se determina el plazo máximo para iniciar la prestación del servicio, que deberá ser realizado en régimen de plena y exclusiva dedicación, con excepción de los supuestos que recoja el Reglamento.

El **Artículo 12** precisa que los servicios prestados al amparo de esta Ley se realizarán con carácter general mediante la contratación global de la capacidad total de vehículo, con excepción de los supuestos que reglamentariamente se establezcan.

El **Artículo 13** establece el objeto del servicio como la prestación de servicio de transporte urbano e interurbano en vehículos de turismo a personas y equipajes y a los encargos.



El **Artículo 14** indica la obligación del transportista para la prestación del servicio que se le demande, con excepción de los supuestos que se detallan.

El **Artículo 15** detalla la documentación que debe portar el prestatario del servicio.

El **Artículo 16** fija las clases de servicios que pueden prestarse. Estas pueden ser generales o especializados, que son los que requieren de vehículos o conductores con requisitos especiales.

El **Artículo 17** regula el régimen tarifario que deberá ser objeto de un posterior desarrollo reglamentario, su aprobación y el procedimiento de revisión y la prohibición expresa del cobro de suplementos no previstos en esta Ley.

El **Artículo 18** precisa que los servicios regulados en esta Ley deberán iniciarse en el término municipal a que corresponda la licencia que ampare el desempeño de la actividad con excepción de las Areas Territoriales de Prestación Conjunta o las Zonas de Régimen Especial o aquellos otros que en su caso se determinen.

El **Artículo 19** define las Areas Territoriales de Prestación Conjunta, que son zonas en que existe interacción entre los servicios de varios municipios de forma que la adecuada interacción entre los mismos trasciende el interés de cada uno de ellos, y estarán sujetas al régimen de autorización del órgano competente para el establecimiento del mismo.

El **Artículo 20** define las Zonas de Régimen Especial, que son aquellas en que por la existencia de actividades tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios y en las cuales vehículos con licencias de distintos municipios a aquellos en los que se origina el servicio, pueden prestar los oportunos servicios.

El **Artículo 21** señala que las relaciones interinstitucionales entre las diferentes administraciones de la Comunidad Autónoma Vasca involucradas en esta materia se regirán por la legislación aplicable en cada momento y los ámbitos competenciales atribuidos a cada institución.

El **Artículo 22** establece las Comisiones del Taxi que serán creadas por las respectivas Diputaciones Forales de cada uno de los Territorios Históricos como órgano consultivo y asesor de las diversas instancias administrativas en el marco de regulación de esta Ley, su ámbito de actuación, competencias y composición.

El **Artículo 23** fija el régimen de control de la actividad por la administración, en la forma que reglamentariamente de determine, que garantizará la adecuada protección de los derechos de usuarios y consumidores.

El **Artículo 24** determina la función inspectora de la administración de acuerdo con las competencias que a las Administraciones Públicas les sean atribuidas y la obligación de transportistas y conductores de facilitar esta tarea.

El **Artículo 25** detalla en cada caso a quién corresponde la responsabilidad administrativa para las infracciones de transportistas, conductores o terceros que realicen actividades amparadas por estas normas, efectuando, para respetar el principio de legalidad, la necesaria remisión a la Ley 2/1998, de 20 de febrero, sobre la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas.

El **Artículo 26** realiza una descripción de los diferentes tipos de infracciones del transporte que se consideran muy graves, graves y leves.

El **Artículo 27** describe las infracciones de los usuarios.

El **Artículo 28** regula las sanciones a aplicar en cada caso.

El **Artículo 29** recoge los periodos de prescripción para cada tipo de infracción y sanción. En cuanto al cómputo del plazo de prescripción, interrupción y reanudación del mismo se produce la necesaria remisión a la Ley 2/1998, de 20 de febrero, sobre la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas.

El **Artículo 30** establece la administración competente para establecer las sanciones y el procedimiento para la imposición de las mismas.

La **Disposición Adicional Primera** autoriza al Departamento de Transportes y Obras Públicas para adaptar la cuantía de las sanciones a las circunstancias económicas de cada momento.



La **Disposición Adicional Segunda** faculta al Gobierno Vasco para dictar el oportuno Reglamento para el desarrollo, desenvolvimiento y aplicación de esta Ley.

La **Disposición Transitoria Primera** indica el régimen supletorio aplicable hasta que se proceda al desarrollo reglamentario previsto en esta Ley.

La **Disposición Transitoria Segunda** precisa la no exigencia de la normativa contemplada en esta Ley sobre la plena y exclusiva dedicación y la incompatibilidad para los actuales titulares de licencia adjudicada o adquirida con anterioridad al 16 de marzo de 1979.

La **Disposición Transitoria Tercera** fija las limitaciones a la adjudicación de nuevas licencias o autorizaciones en número igual o superior a los ratios definidos por la normativa correspondiente de la Comunidad Autónoma.

La **Disposición Derogatoria Unica** anula todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan, contradigan o resulten incompatibles con esta Ley.

La **Disposición Final Unica** establece la entrada en vigor de la Ley el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

III.- CONSIDERACIONES GENERALES

La idea general que se transmite en el proyecto es que el sector del “transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo” quedará regulado de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y las normas de desarrollo que se contendrán en un futuro reglamento al que remite aspectos fundamentales de la regulación que se pretende. La expresión de esta voluntad se completa con una serie de artículos que se ocupan de establecer las respectivas competencias de las distintas administraciones en presencia y el régimen de control, inspección y sancionador.

La Administración informa de su voluntad de intervenir en la regulación de la oferta del servicio mediante la fijación de los contingentes para las autorizaciones y licencias de transporte. Igualmente, informa de que los precios de este mercado (las tarifas) serán competencia suya y, finalmente, informa que regulará la competencia limitando exclusivamente a las “Áreas territoriales de Prestación Conjunta” y a las “Zonas de Régimen Especial” la posibilidad de que transportistas con licencia en municipios distintos puedan prestar servicios en dichas Áreas y Zonas.

Ni en la exposición de motivos, ni a lo largo del texto, se explican las razones por las cuales este sector debe de quedar sometido a una regulación como la que parece desprenderse del Proyecto de Ley. Una posible explicación es que este tipo de servicios pueda ser contemplado como de carácter público. Sin embargo, se pueden plantear dudas sobre si debe considerarse comprendido entre los servicios esenciales que se incluyen en el Artículo 86.3 de la Ley de Bases de Régimen Local¹, entre los que figuran el “transporte público y de viajeros”.

¹ El Artículo 86 señala que,

“1. Las Entidades locales, mediante expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida, podrán ejercer la iniciativa pública para el ejercicio de actividades económicas conforme al artículo 128.2 de la Constitución.

2. Cuando el ejercicio de la actividad se haga en régimen de libre concurrencia, la aprobación definitiva corresponderá al Pleno de la Corporación, que determinará la forma concreta de gestión del servicio.

3. Se declara la reserva en favor de las Entidades locales de las siguientes actividades o servicios esenciales: Abastecimiento y depuración de aguas; recogida, tratamiento y aprovechamiento de residuos, suministro de gas y calefacción; mataderos, mercados y lonjas centrales; transporte público de viajeros; servicios mortuorios. El Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán establecer, mediante Ley, idéntica reserva para otras actividades y servicios.

La efectiva ejecución de estas actividades en régimen de monopolio requiere, además de lo dispuesto en el número 2 de este artículo, la aprobación por el órgano de gobierno de la Comunidad Autónoma.”

Pero en el Artículo 26 se establece que:

“1. Los Municipios por sí o asociados deberán prestar, en todo caso, los servicios siguientes:

(...)

d) En los Municipios con población superior a 50.000 habitantes, además: Transporte colectivo urbano de viajeros y protección del medio ambiente.”



El CES Vasco estima conveniente realizar una serie de Consideraciones Generales que cambiarían esta Ley, completándose la nueva redacción de los artículos centrales de la misma con propuestas de mejora de otros artículos de naturaleza secundaria que se remiten al apartado de Consideraciones Específicas.

La voluntad que expresa el gobierno respecto a la ordenación del sector se aproxima más a una intención claramente intervencionista que reguladora. Su objetivo último parece dirigido a consolidar la situación actual, evitando abrir el sector a la competencia que puedan realizar otros tipos de empresas reconocidas en el ordenamiento jurídico. Este límite a la competencia, lógicamente, tiene su corolario lógico en la política de tarifas que se anuncia en el Proyecto, así como en los límites que se imponen para la realización del servicio fuera del ámbito municipal para el que se concede la licencia.

Para evitar incurrir, entonces, en prácticas que podrían redundar en perjuicio de los usuarios, sería procedente incorporar los siguientes cambios, así como dotar al Proyecto de Ley de mayor contenido en algunos apartados básicos que tienen que ver con los puntos comentados en el párrafo anterior, que a continuación se exponen.

Desempeño de la actividad

El CES Vasco considera necesario añadir el, o los, epígrafes correspondientes en el Artículo 6 que se precisen para que las personas jurídicas puedan realizar la actividad. Por ello, cree conveniente, entre otros, añadir la expresión “**..., las personas físicas y jurídicas.**”. Por otro lado, también considera necesaria la eliminación del Apartado e), ya que la “**capacidad económica**” no guarda relación con la capacidad profesional para el desempeño de la actividad y la “**honorabilidad**”, no deja de ser un requisito subjetivo y de difícil tipificación.

En relación al Artículo 8, el CES Vasco considera preciso eliminar la expresión del Apartado 1.- “**realizada por un solo conductor**” y, más genéricamente, incorporar una redacción que permita a las personas jurídicas realizar la actividad de auto-taxi que se regula en este Proyecto de Ley, ya que la actual redacción es un freno a la capacidad de crear empleo en el sector, al mismo tiempo, que impide el acceso a las licencias de las personas jurídicas. Debe de tenerse en cuenta que en la situación actual se autoriza a explotar la licencia “personal o conjuntamente mediante la contratación de conductores asalariados ...” (R.D. 763/1979 de 16 de Marzo, Artículo 17).

Por las mismas razones apuntadas en los párrafos anteriores, el CES Vasco estima necesario añadir en el Artículo 10, Apartado 2.- a la palabra “persona” la expresión “**o personas**” y en el Apartado 3.- añadir a la palabra “conductor” la expresión “**o conductores**”.

Fijación del número máximo de autorizaciones y licencias

En relación a esta regulación del número máximo de licencias y autorizaciones, de facto, el Gobierno Vasco se reserva la potestad de regular, podríamos decir, la oferta del servicio. Ahora bien, en el Proyecto de Ley nada se dice sobre cómo piensa realizar tal intervención. Ni tampoco remite al futuro reglamento, como sí hace, sin embargo, en múltiples ocasiones a lo largo del Proyecto, como mecanismo de superación de esa falta de información. Parece pertinente exigir del Gobierno más claridad a este respecto, apuntando en la Ley, por ejemplo, cuales serán las variables estratégicas (población, turismo, etc..) que pretende utilizar para establecer la revisión (al alza o a la baja) del número de licencias y autorizaciones de las que dispondrá la Comunidad Autónoma en cada momento. Entre otros, el CES Vasco considera necesario modificar el Artículo 7, donde en su apartado 1.c) se establece que la fijación de los contingentes para las autorizaciones y licencias de transporte serán competencia del Gobierno Vasco, considerando el CES Vasco que es necesario que se determinen “**previa audiencia de las administraciones afectadas, así como de la Comisión del Taxi de los distintos Territorios Históricos y/o de la comunidad autónoma**”.

Por otro lado, nada se dice en este Proyecto de Ley sobre la transmisión de las licencias, aspecto fundamental que cuando menos debería de haber obtenido un reconocimiento entre la regulación que se realiza, razón por la que el CES Vasco estima pertinente establecer con rango de Ley los mecanismos que regularán estas transmisiones.



Tarifas

En el Artículo 17 la Administración hace explícito que la política de precios del sector (las tarifas) serán fijadas por la “autoridad competente”. Sin embargo, nada se dice ni sobre los factores constitutivos, ni sobre los procedimientos de revisión. Ni tampoco remiten al futuro reglamento de desarrollo de la Ley como recurso para evitar dar más información. Por no señalar no señalan ni quién es la “autoridad competente” que fijará dichas tarifas. La opacidad en este punto no puede ser más absoluta. Demandar de la Administración más precisión en este punto no precisa de más argumentos.

También en relación con este mismo punto resulta pertinente señalar que dichas tarifas no pueden actuar como precio único al que todo el sector queda sometido, sino como precio máximo referencial. Por ello, El CES Vasco considera necesario modificar el Artículo 17 del Proyecto de Ley en su Apartado 1 para que las tarifas aprobadas tengan el carácter de “**máximas**” y no de “**obligatorias**”, en línea con la normativa comunitaria y con las nuevas iniciativas reguladoras de sectores económicos.

Ámbito territorial del desempeño del servicio

Los Artículos 18, 19 y 20 se ocupan de definir el ámbito territorial del desempeño del servicio, así como las excepciones (Áreas Territoriales de Prestación Conjunta y Zonas de Régimen Especial) a lo que se establece como norma en el Artículo 18, esto es, que los servicios “deberán iniciarse en el término municipal al que corresponda la licencia que ampare el desempeño de la actividad”.

La norma que se establece, en principio, cabría aceptar que guarda relación con la necesidad de garantizar el servicio en el municipio que concede la licencia, sin embargo, y teniendo en cuenta los límites que se pretenden imponer a la oferta del servicio, podrían darse situaciones de infrutilización, en algunas zonas, y de sobreutilización, en otras, de los servicios autorizados. Parecería conveniente, por lo tanto redactar el Artículo 18 en otros términos en las que los titulares de licencias y autorizaciones (ya fuesen del mismo Territorio Histórico o no) **pudiesen ofertar el servicio sin disponer de la preceptiva licencia emitida por el municipio en que tenga lugar la recogida de pasajeros, al menos para aquellos vehículos que hubieran sido previamente contratados.**

En todo caso, los Artículos 19 y 20, al remitir al Reglamento la regulación tanto de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta como las Zonas de Régimen Especial, deja en suspenso cuáles serán los criterios con que la Administración pretende definirlos. Este proceder, sin embargo, no parece el más correcto. Sería deseable que en la Ley se contemplasen también, cuando menos, los criterios básicos con los que la Administración pretende definir tales excepciones. Así, por ejemplo, llama la atención que entre las Zonas de Régimen Especial no estén contemplados los **centros hospitalarios** e incluso incorporar una tercera excepción en la que se contemplasen situaciones especiales (festivales, congresos, etc...) en la que por **otras circunstancias de carácter económico o social** así lo aconsejen.

Por otro lado, este Proyecto de Ley parece olvidar que además del ámbito municipal y de Territorio Histórico existe un ámbito interterritorial o de Comunidad Autónoma no regulado. Por ello, El CES Vasco considera necesario añadir al Artículo 3 en su Apartado 3 el siguiente texto: **“El Gobierno Vasco concederá o anulará las oportunas autorizaciones para el desempeño de la actividad para aquellos servicios que afecten a varios territorios históricos”.**

En este mismo sentido, el CES Vasco considera necesaria la adición al Artículo 7 en el final del párrafo del Apartado b), la expresión **“dentro del propio territorio histórico”**, por coherencia con el resto del texto, y la adición al final del Apartado c), del texto **“Así mismo, corresponderá al Gobierno Vasco la autorización para la prestación del servicio de transporte urbano e interurbano cuando afecte a diversos municipios de los diferentes territorios históricos de la Comunidad Autónoma.”**

El CES Vasco considera necesario añadir un nuevo apartado en el Artículo 22 en el cual se hiciera referencia a la existencia de una **Comisión del Taxi a nivel autonómico**, habida cuenta que el Gobierno Vasco al amparo de esta Ley tiene competencias expresamente recogidas.

Información y participación de los usuarios

El Artículo 4 establece que “Las Administraciones Públicas señaladas en el art. 3, deberán mantener informados a los usuarios de las condiciones en que se prestarán los servicios de transporte objeto de la



presente Ley y de las modificaciones de dichas condiciones que, en su caso, puedan producirse.” El CES Vasco considera necesario que la responsabilidad principal para informar a los usuarios recaiga primariamente en una administración determinada ya que dada la multiplicidad de las mismas puede conducir a la desprotección de los mismos. También, el CES Vasco estima conveniente añadir a este Artículo 4 el siguiente texto: **“Los usuarios participarán en la determinación de las condiciones en que se prestarán los servicios mediante el mecanismo de consulta en el modo que reglamentariamente se determine”**, ya que los Artículos 17.3 y 22.6 contemplan funciones que van más allá de la mera información.

El Artículo 14 establece que el transportista está obligado a prestar el servicio que se le demande estableciendo una serie de supuestos de excepción. El CES Vasco considera que se debería incluir al final de dicho artículo la siguiente frase: **“El transportista en cualquier caso deberá justificar ante el usuario la causa de su negativa”**, ya que aunque en el art. 26-2.f) ya se relaciona como infracción grave la no atención sin causa justificada a una solicitud de servicio, la propia existencia de la causa no implica su comunicación al usuario. El CES Vasco también considera necesario añadir al Apartado e) de este Artículo la expresión **“por Ley”** ya que las excepciones deben regularse, por dicho rango normativo.

En este asunto, el Artículo 15 establece la documentación que el prestatario del servicio debe portar y mantener a disposición de los usuarios, dejando para el Reglamento que desarrolle la Ley aquellos que se deberían portar de forma visible. Dados los problemas que comúnmente suscitan las tarifas de aplicación, que suele ser uno de los que mayor número de quejas tiene por parte de los usuarios, el CES Vasco considera conveniente que en la propia Ley debería de señalarse que **“las tarifas de aplicación serán visibles por el usuario desde el interior del vehículo”**.

Finalmente, el CES Vasco no puede ni quiere ignorar que los cambios que aquí se proponen pueden alterar la actual estructura del sector y perjudicar a los actuales transportistas y conductores de auto-taxis, por lo que se deberían de permitir plazos transitorios que la Administración puede consensuar con las partes.

Igualmente, el CES Vasco considera necesario que, en caso de prosperar estas propuestas, el Gobierno Vasco, bien a través del reglamento de desarrollo de la Ley o de otras normas que considere pertinente, evite que el sector de auto-taxis pueda derivar hacia oligopolios u otras prácticas restrictivas de la competencia no deseadas y contrarias a los términos de la regulación del sector que aquí se proponen.

El CES Vasco cree que la toma en consideración de estas propuestas redundaran en evidentes beneficios para todos, transportistas, conductores y usuarios. El objetivo final de las mismas es abaratar el coste de estos servicios para el usuario a través de una mejor regulación del sector.

IV.- CONSIDERACIONES ESPECIFICAS

El CES Vasco estima oportuno realizar las siguientes **Consideraciones Específicas** al texto del Proyecto de Ley:

Artículo 2 del Proyecto de Ley

El CES Vasco quiere llamar la atención sobre la redacción del Artículo 2 que señala que “esta Ley se aplica a los transportes públicos urbanos e interurbanos de viajeros realizados en vehículos de turismo, que transcurran o **se exploten** íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco”, ya que la utilización del término “se exploten” ha causado problemas de legalidad con anterioridad. En efecto, la Sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional declara nulo el art. 2 de la Ley 12/1987, del Parlamento de Cataluña, sobre transporte de viajeros por carretera con vehículos de motor. En este artículo se establecía el ámbito de aplicación de esta Ley como aquellos que “transcurran o se exploten íntegramente por el territorio de Cataluña” y a este respecto el Tribunal Constitucional declara en su sentencia que: “...con independencia de lo que quiera decirse con la oscura expresión «transportes que se exploten íntegramente por el territorio de Cataluña», lo cierto es que Cataluña sólo puede aplicar su Ley de transportes a aquellos que transcurran íntegra y exclusivamente por su territorio, concepto



unívoco y de una claridad en su significado que resulta excluyente de cualesquiera otros que no sean absolutamente idénticos. Por todo ello debemos concluir que el precepto impugnado por el Presidente del Gobierno es inconstitucional y, por ende, nulo..

Por otro lado, en el Artículo 7.1-a) comienza a utilizarse el término **“auto-taxi”** que no ha sido definido con anterioridad, por lo que el CES Vasco considera necesario que en este Artículo 2 se proceda a su inclusión como equivalente a la que se realiza de “transportes públicos urbanos e interurbanos de viajeros realizados en vehículos de turismo”. Finalmente, los denominados **“servicios de alquiler de vehículos con conductor”**, que en la actual definición del ámbito de aplicación de la Ley parecen ser regulados por la misma, deberían de quedar explícitamente fuera de este ámbito.

Artículo 5 del Proyecto de Ley

El CES Vasco considera que la expresión **“los que por cuenta de otro”**, que aparece en el citado artículo, es motivo de confusión y dificulta la comprensión de la definición de transportista, por lo que debería ser eliminada. No se entiende si el “por cuenta del otro” se refiere al servicio o a la relación laboral, no pudiendo en este caso, y de modo totalmente opuesto al conjunto de la Ley, prestar el servicio el propio titular de la licencia.

Artículo 7 del Proyecto de Ley

El CES Vasco considera que dado que toda licencia para el transporte urbano requeriría la correspondiente autorización para el transporte interurbano, estando licencia y autorización indisolublemente asociadas, sería preciso incluir que para la posesión de una autorización es estrictamente necesario la posesión de una licencia y que la primera queda anulada cuando la segunda se extingue, añadiendo un nuevo Apartado 1-d), con el siguiente texto: **“La pérdida o retirada de la licencia municipal de transporte urbano dará lugar a la automática cancelación de la autorización de transporte interurbano”**.

Artículo 8 del Proyecto de Ley

El CES Vasco propone introducir un perfeccionamiento técnico en la redacción del título y sustituir su título **“la licencia y la autorización”** por **“De las licencias y autorizaciones”**, ya que el propio contenido del artículo al referirse a las mismas lo hace siempre en plural al igual que en la mayor parte del texto del proyecto de Ley.

Artículo 10 del Proyecto de Ley

El CES Vasco propone modificar del Apartado 2 sustituyendo **“parágrafo”** por **“párrafo”**.

Artículo 13 del Proyecto de Ley

El CES Vasco considera que deberían definirse los conceptos de **“equipaje”** y **“encargo”**.

Artículo 14 del Proyecto de Ley

Aunque en el Artículo 13 se establece que el transporte se prestará a las personas y equipajes, debería de incluirse también en el Artículo 14 que **“los transportistas no podrán impedir que los clientes lleven en el vehículo maletas u otros bultos de equipaje, siempre que quepan en la baca o portamaletas, no lo deterioren, y los colocarán adecuadamente.”** Esta consideración puede ser importante en el caso de algunos colectivos como discapacitados con silla de ruedas, padres con sillas de niño, etc. Además, no se establece en que forma se podrán transportar animales, algo importante para invidentes con perro guía o para otros usuarios con mascotas.

Por otro lado, debería añadirse después del Apartado e) de este Artículo 14 la frase **“En todo caso los conductores observarán un comportamiento correcto con los usuarios”**.



Artículo 20 del Proyecto de Ley

El CES Vasco propone introducir un perfeccionamiento técnico en la redacción del Apartado 1 y sustituir donde dice “... **cuales, vehículos ...**” por “...**cuales, los vehículos ...**”. También propone incluir en el Apartado 2 entre las áreas afectadas a los **centros hospitalarios**.

Artículo 22 del Proyecto de Ley

El CES Vasco propone modificar el Apartado 6 de forma que se fijen no solo los distintos grupos representados, sino también el número de integrantes de cada uno de los diferentes grupos contemplados, así como la correspondiente distribución entre ellos.

El CES Vasco propone modificar el Apartado 4, sustituyendo el término “**oportuno**” por “**oportunos**” y “**licencias, obtención ...**” por “**licencias y obtención**”.

Artículo 24 del Proyecto de Ley

El CES Vasco considera necesario modificar el Apartado 1 ya que es necesario que se identifique cuál es el “**Organo administrativo competente**” para la inspección, al que el párrafo se refiere, no solo por razones de seguridad jurídica, sino porque además, una obstrucción al mismo (cuando no se señala quién es) está tipificada como falta muy grave (Art. 26-c) del Proyecto).

Artículo 25 del Proyecto de Ley

El CES Vasco considera necesario modificar los Apartados 1.a) y 1.b), sustituyendo la expresión “**a la persona titular de éstas**” o “**propietaria del vehículo**” por “**al autor de la infracción**”. La redacción del Proyecto es contraria a lo establecido en la Ley 2/1998 de 20 de Febrero del Parlamento Vasco que tajantemente establece que “**únicamente serán responsables de la infracción sus autores**” (Artículo 8).

Artículo 26 del Proyecto de Ley

El CES Vasco propone modificar el Título y donde dice “**sus clases**” debe decir “**Sus clases**”. También propone las siguientes modificaciones: en el Apartado 1-a) donde dice “**licencia o autorización**” debe decir “**licencias o autorizaciones**”; en el Apartado 1-e) donde dice “**transportista**” debe decir “**transportista o a su conductor**” (pues el servicio puede darse a través también de un conductor el cual puede ser causante de dicha infracción); en el Apartado 2-i) donde pone “**servicio,**” debe poner “**servicio.**”; en del Apartado 2-m) sustituir “**parágrafo**” por “**párrafo**” y “**art.**” por “**artículo**”.

El CES Vasco propone eliminar el Apartado 2-p) ya que su mantenimiento permite una discrecionalidad discutible y añadir al Apartado 3-c) “**o muy grave**”, pues así puede desprenderse de lo previsto en el art. 26-1-e) respecto a la justificación documental del revisión del taxímetro.

El CES Vasco considera necesario modificar el Apartado 1-d), ya que la consideración como infracción grave de la comisión de cualquier ilícito penal con ocasión o motivo del ejercicio de la prestación del servicio podría resultar excesiva.

Artículo 29 del Proyecto de Ley

El CES Vasco considera necesario reducir el plazo de prescripción de las infracciones muy graves a 6 meses, las graves a 3 meses y las leves a 1 mes en el Apartado 1. De esta forma se pretende, además de promover la diligencia administrativa, equiparar este precepto a la correspondiente legislación de tráfico.

Artículo 30 del Proyecto de Ley

El CES Vasco propone modificar el Apartado 2 de forma que donde dice “**Ley del Parlamento Vasco**” debería decir “**Ley**” y, en todo caso, dicha expresión debería utilizarse en el artículo primero en que se hace referencia a dicha Ley en el presente proyecto.



V.- CONCLUSIONES

El CES Vasco considera adecuada la tramitación del Proyecto de Ley de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo con las consideraciones que este órgano consultivo ha efectuado.

En Bilbao, a 13 de octubre de 1999

Vº Bº El Presidente
Javier Mongelos Oquiñena

El Secretario General
Javier Hernández Bilbao



VOTO PARTICULAR QUE FORMULAN LOS REPRESENTANTES DE UGT

Los abajo firmantes estamos de acuerdo con las líneas generales de este Dictamen en su idea de hacer que el servicio del auto-taxi sea lo más útil para los usuarios y empleados del sector, en acotar el gremialismo y en tratar de evitar la “excesiva concentración” pero nos vemos obligados a votar en contra para poder emitir un voto particular al Artículo 6º de la Ley que en su primer párrafo habla de “personas que acrediten el cumplimiento de los requisitos “ que luego se desarrollan, pero a nosotros nos parece más preciso hacer referencias a “personas físicas”, mientras que el Dictamen del CES Vasco va más lejos añadiendo el concepto de “personas jurídicas”.

Aunque en el Dictamen se plantean los riesgos de una concentración oligopólica, riesgos que se recomienda al Gobierno Vasco tratar de evitar, en nuestra opinión tratar de abrir el sector a las personas jurídicas, es decir, a la actividad empresarial “pura y dura”, crearía dificultades insalvables para evitar que se metan en el sector del auto-taxi oligopolios y flotistas.

También, hubiéramos preferido que en los comentarios que hace el CES Vasco a la Sección 5ª de la Ley se hubiera recogido que “los conductores lo serán con contrato indefinido y jornada completa”.

Finalmente queremos manifestar nuestra adhesión al consenso con el que se ha trabajado en la Comisión, consenso logrado hasta donde ha sido posible.

Firmado,

RAÚL ARZA VÉLEZ

FÉLIX PÉREZ CARRASCO

Representantes de UGT en el CES Vasco