

INFORME

OBSERVACIONES FORMULADAS POR EL CONSELL JURÍDIC CONSULTIU AL ANTEPROYECTO DE LA LEY DE LA GENERALITAT, DEL TAXI, DE LA COMUNITAT VALENCIANA.

Con fecha 10 de mayo de 2017 el Pleno del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana (en adelante CJC) emitió, por unanimidad, dictamen número 320/2017 sobre el anteproyecto de Ley reseñado.

En el citado dictamen se han formulado observaciones a la Exposición de motivos de la Ley y a los siguientes artículos: 2, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 26, 27 y 28. Asimismo, se han realizado observaciones a las disposiciones adicionales primera y tercera, disposiciones transitorias primera y segunda, disposición derogatoria y disposiciones finales cuarta y quinta. Son consideradas esenciales las siguientes: artículos 12, 16, 17, 27, 28, disposición transitoria segunda y disposición derogatoria única.

De las observaciones realizadas han sido aceptadas e incorporadas al anteproyecto las correspondientes a la Exposición de Motivos y a los siguientes artículos: 2, 4, 6, 7, 8, 9 parcialmente, 14, 16 parcialmente, 18 parcialmente, 19, 21, 22, 24, 25, 26, 27 parcialmente, 28 parcialmente, disposición adicional primera y disposiciones finales cuarta y quinta. Por razones de eficacia y eficiencia administrativa no se reproducen las observaciones realizadas al haber sido incorporadas las mismas al Anteproyecto.

No se han considerado las observaciones formuladas a los siguientes artículos:

Artículo 2. Definiciones.

.....

j) Autorización de transporte público de personas viajeras con vehículos turismo o autorización de taxi: La licencia de actividad que habilita para realizar transportes de esta clase, con vehículos matriculados en España conducidos por su titular o por personal integrado en su organización.

Considera el CJC que la expresión “personal integrado en la organización” es incompatible con el modelo de implantación que se predica.

No se está de acuerdo con la observación realizada ya que la LOTT, que regula, entre otras cuestiones, la autorización de taxis de ámbito nacional (VT), en su artículo 54 prevé que el personal esté integrado en su propia organización. Se trata de utilizar una terminología similar en ambas normas, LOTT y Ley del Taxi.

Art. 9. Vigencia y suspensión de las autorizaciones

Considera el CJC que debería arbitrarse un sistema para otorgar autorizaciones adicionales para la sustitución de aquellas que estuviesen suspendidas.

Esta administración entiende que es una solución desaconsejada pues cualquier autorización crea derechos que después en la práctica son de difícil revocación y, por tanto, generador de distorsiones. De la misma manera que las adjudicaciones provisionales. La solución de la ley es reducir el tiempo de suspensión que pasa de cinco más cinco de prórroga a un año más otro de prórroga, con la finalidad de que existan licencias inactivas el menor plazo de tiempo posible. Además, los supuestos de suspensión son muy reducidos y, en la actualidad, existe un exceso de oferta de taxis, por lo que hace innecesario mantener, en todo momento, el mismo número de autorizaciones prestando el servicio de taxi.

Artículo 11. Transmisión de las autorizaciones de taxi

2. Se establece el plazo de un año para la transmisión obligatoria de las autorizaciones a favor de las personas herederas en caso de fallecimiento del titular de la autorización, y en los supuestos de declaración de jubilación o incapacidad siempre que, en estos dos últimos casos, la normativa de la Seguridad Social para las jubilaciones, y la concreta declaración de incapacidad establezcan, de manera definitiva e irreversible, la incompatibilidad o la imposibilidad del ejercicio de la profesión de taxista. Dicho plazo podrá ampliarse un año más a petición justificada de las personas herederas o de las personas titulares de la autorización a transmitir.

Plantea el CJC que los supuestos de fallecimiento, jubilación e incapacidad no son asimilables entre sí y, quizás, sería conveniente establecer plazos diferentes para la transmisión de autorizaciones.

No se acepta la sugerencia ya que la Ley parte del objetivo que las autorizaciones de taxi tienen que estar en manos de titulares que se dediquen personalmente a prestar el servicio de taxi, es decir, que sean taxistas activos, pretendiendo así corregir las desviaciones que se producen respecto de esa situación legal. Por ello, un plazo de un año, prorrogable por otro año más, se considera suficiente para realizar la transmisión de la autorización.

Art. 12. Extinción de las autorizaciones de taxi

Considera el CJC que los supuestos de caducidad no cabe la declaración de la misma de forma automática sino que, necesariamente, deberá darse audiencia al interesado.

Esta administración entiende que la caducidad opera automáticamente, lo que significa que cuando se den los supuestos de hecho previstos en la norma se produce la misma. De lo que se declara la caducidad es de un título administrativo. No se está en presencia de un procedimiento administrativo que, necesariamente, debe incorporar, en todo caso, la audiencia al interesado. En este sentido, existen otras normas que contemplan supuestos de caducidad similares. Así, el artículo 51 de la LOTT prevé que: “Las autorizaciones que, resultando obligatorio, no hayan sido visadas dentro del plazo establecido perderán automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido.”

Con la redacción del actual artículo 12 se mantiene la igualdad de trato entre los titulares de autorizaciones de taxi y del resto de autorizaciones de transporte recogidas en la LOTT. No hay que olvidar que la autorización de taxi también lo es de ámbito nacional, lo que permite que puedan prestarse servicios de taxi en todo el territorio nacional.

Artículo 15. Antigüedad y sustitución de vehículos

El dictamen del CJC propone nueva redacción del artículo diferenciando los vehículos normales de los adscritos a personas con movilidad reducida. Se sugiere suprimir la expresión “salvo disposición en contrario” por la asignación de competencia de desarrollo reglamentario en la Consellería competente en materia de transporte.

Esta administración considera que la redacción es adecuada y refleja fielmente la voluntad de la Administración y de los sectores profesionales del taxi, sobre la antigüedad de los vehículos.

En lo relativo a sustituir la expresión “salvo disposición en contrario” se quiere poner de manifiesto con ello que, cuando se trata de vehículos adaptados, la antigüedad puede llegar a 14 años, salvo que exista normativa (de carácter básico o del mismo rango legal posterior) que pudiera imponer una antigüedad inferior.

Art.16. Facultades de la Administración

1. La Consellería competente en materia de transportes o los Ayuntamientos no integrados en Áreas de Prestación Conjunta podrán regular el régimen de los servicios de taxi estableciendo:

d) Medidas de reducción del número de autorizaciones, primando la retirada de la actividad, en casos de exceso de oferta.

Entiende el Consell Jurídic Consultiu, que debería contemplarse, en caso de reducción de la oferta, que la retirada de autorizaciones conlleva necesariamente una indemnización económica.

No se incorpora dicha previsión por entender que la retirada de la oferta sería voluntaria para los posibles destinatarios, por lo que sería suficiente establecer un régimen de ayudas o subvenciones para ello. Así, se puede primar la retirada voluntaria de autorizaciones de los titulares que cumplan determinados requisitos, estableciendo una ayuda para ello y que, de aceptarla, conllevaría la renuncia a la autorización.

Artículo 17. Prestación de servicios concertados.

La Consellería competente en materia de transportes, o los Ayuntamientos no integrados en Áreas de prestación conjunta podrán regular el régimen de servicios concertados de transporte discrecional de viajeros o de encargos de paquetería, a precios libres, dentro de Áreas de Prestación Conjunta o ámbito municipal correspondiente, de manera que siempre quede garantizada la adecuada prestación del servicio de taxi.

Considera el CJC que la posibilidad que los taxis puedan realizar encargos de paquetería, basándose en el título que les habilita para prestar el servicio de taxi, supone un trato discriminatorio respecto a otros operadores del mercado que realizan dicha actividad. Así mismo, entiende que las empresas que operan en el mercado realizando dicha actividad no gozan de un régimen de reciprocidad para poder realizar el servicio de transporte.

No se acepta la observación ya que el artículo 99 de la LOTT establece que, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros (taxis) podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros. A este respecto no hay que olvidar que la autorización para la prestación de servicio de taxi también es de ámbito nacional.

Además, en la actualidad el sector del transporte de mercancías, como la paquetería, está sujeto a autorización si se realiza con vehículos de más de 2.000 kilos de masa máxima autorizada, y exento de la misma si los vehículos son más pequeños. Y operan libremente en el mercado pues no están sujetos a tarifas ni a ninguna otra regulación. El que un taxi, si se le permite, pueda operar en este sector cumpliendo las mismas condiciones y obligaciones fiscales, laborales y de cualquier orden, no se alcanza a ver en que términos puede interferir en el sector de transporte de mercancías.

Artículo 18. Autorización de Centros de distribución de los servicios de taxi.

Considera el CJC que el artículo debería tener un mayor nivel de detalle en lo relativo a la finalidad, características, composición mínima, requisitos y servicios mínimos para la autorización de este tipo de centros.

No se acepta la observación realizada pues se entiende que la redacción actual es suficientemente explícita y la misma regula todos aquellos aspectos que se consideran necesarios para una correcta prestación al usuario, a través de dichos centros.

La ley no regula la intermediación en el transporte de viajeros ni en los servicios de taxi, ya que dicha intermediación es competencia estatal. Simplemente, prevé la posibilidad de dotar al sector de taxi de instrumentos para mejorar el servicio que se presta al usuario.

Artículo 27. Mecanismos de consulta y participación. Artículo 28. Implantación de órganos consultivos

Considera el CJC que la regulación realizada de los órganos consultivos se plantea como una posibilidad y no como una obligación, disponible, por tanto, para la Administración. Así mismo, considera que la regulación es insuficiente, sin el grado de detalle adecuado, que impide conocer aspectos como su composición, ámbito territorial, características, régimen de funcionamiento. Tampoco se establece el órgano que aprobará el Reglamento de desarrollo.

Se acepta parcialmente la observación formulada y se da nueva redacción al artículo 27, estableciendo la obligatoriedad de creación de los órganos consultivos. Así mismo, se introduce un apartado 2, que establece las funciones propios de dichos órganos.

También se da nueva redacción al artículo 28 introduciendo la promoción de la paridad en la composición de los órganos consultivos.

Respecto del resto de observaciones realizadas, esta administración entiende que los citados preceptos sientan las bases necesarias para un desarrollo reglamentario posterior por el Consell, ya que se hace referencia a quiénes deben formar parte de dichos órganos, cual es la finalidad u objetivo que se pretende con dichos órganos, así como, cual puede ser su ámbito territorial.

Es técnica legislativa habitual la de establecer unas bases mínimas en las normas con rango de ley para su desarrollo reglamentario posterior, tal como se realiza en el anteproyecto de la Ley del taxi.

Disposición Adicional Tercera. Limitaciones en el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor

En el ámbito territorial de la Comunitat Valenciana, los órganos competentes en la gestión de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), denegarán el otorgamiento de nuevas autorizaciones cuando la relación entre el número de las existentes en esta Comunitat y el de las de

transporte público de viajeros en vehículos de turismo (taxi) domiciliadas en ese mismo territorio, sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

El CJC considera que no está justificado la razón por la que se restringe la posibilidad de que no pueda existir más de una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, por cada treinta autorizaciones de taxis. Motivo por el cual no puede pronunciarse sobre la misma.

En materia de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) la competencia para legislar sobre la misma corresponde al Estado. A este respecto, la normativa vigente de aplicación a todas las CCAA establece, en el artículo 181 del Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, lo siguiente:

"...cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en una comunidad autónoma o en alguno de los municipios que la integran, el órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio.

Se entenderá en todo caso que se produce una situación de desequilibrio, y en consecuencia procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

Por tanto, el contenido de esta disposición adicional reproduce la limitación establecida en la normativa estatal y con ella se pretende establecer claramente que dicha norma opera plenamente en esta Comunitat, al estar establecidas en la misma limitaciones cuantitativas al establecimiento de vehículos de turismo (taxis).

Disposición transitoria primera. De las personas físicas titulares de varias autorizaciones de taxi.

Considera el CJC que la obligatoriedad de transmitir las autorizaciones acumuladas por una persona física en el plazo de dos años es muy breve y ello puede conllevar una pérdida del valor patrimonial que en su día se abonó por la adquisición de dichas autorizaciones. Por ello propone como soluciones alternativas la posibilidad de revocarlas con indemnización económica, ampliar el plazo de transmisión o mantener las actuales autorizaciones acumuladas.

Esta administración no comparte la observación formulada. En primer lugar, se quiere resaltar que el párrafo segundo de la citada disposición contempla la posibilidad de no transmisión si, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la Ley, se adscriben a las autorizaciones acumuladas, vehículo adaptado de manera permanente y definitiva. En estos casos no sería necesario transmitir hasta que no se produzca alguno de los supuestos de transmisión obligatoria del artículo 11(fallecimiento, declaración de jubilación o incapacidad del titular de la autorización). Luego, es previsible que no en todos los casos se va a producir la transmisibilidad de la autorización, si sus titulares se acogen a la posibilidad reseñada.

En segundo lugar, indicar que el plazo de dos años se considera que es suficientemente amplio para realizar la transmisión.

Por último, cabe reseñar que el otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de un servicio público impropio, como es el servicio de taxi, faculta para la prestación efectiva del mismo pero, en ningún caso, dicho otorgamiento supone que el titular ingrese en su patrimonio un bien privativo del que pueda disponer libremente.

Disposición transitoria segunda. De las personas titulares de varias autorizaciones de taxi

Entiende el CJC que esta disposición habilita una transmisión que en si misma constituye una ilegalidad ya que, la propia Ley de Movilidad, ya preveía que la concesión de autorizaciones debería recaer exclusivamente en personas físicas.

En base a ello considera que dicha disposición transitoria debería ser suprimida.

Si bien es cierto que tras la promulgación de la Ley 6/2011, de Movilidad, no se permitía el otorgamiento de autorizaciones a personas jurídicas, la realidad es que de facto existían autorizaciones que fueron otorgadas a personas jurídicas con anterioridad a dicha Ley. No existiendo ninguna disposición transitoria en dicha Ley que regulase la transmisión de las autorizaciones de las personas jurídicas a personas físicas, se ha optado por incluir en esta Ley esta transitoria que regulariza la situación. No obstante lo anterior, se da nueva redacción a esta disposición transitoria para su mejor comprensión.

Disposición derogatoria.

Considera el CJC que si se deroga el artículo 58 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, por el que se crea el Consejo del Taxi, no puede considerarse vigente el Decreto 61/2014, de 17 de abril, del Consell, por el que se regula el Consejo del Taxi de la Comunitat Valenciana ya que es desarrollo normativo de dicho precepto.

Esta administración entiende que es la propia Ley del Taxi la que, en su disposición derogatoria y con el mismo rango normativo de Ley, habilita a que la regulación del Consejo del Taxi siga vigente, en los

términos en que está regulada en el Decreto 61/2014, de 17 abril, del Consell, hasta la implantación de los órganos consultivos a los que se refiere el artículo 28 de esta Ley, no siendo necesario, por tanto, mantener la vigencia del artículo 58 citado anteriormente.

Valencia, 24 de mayo de 2017

EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MOVILIDAD



Carlos Domingo Soler