



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CANARIAS.

En cumplimiento de lo preceptuado en la norma primera del artículo único del Decreto 600/1999, de 19 de noviembre, del Presidente, por el que se establecen las normas internas para la tramitación de las iniciativas legislativas del Gobierno, y de conformidad con el Acuerdo adoptado por éste el 28 de enero de 1993, por el que se dictan instrucciones para la tramitación de los anteproyectos de Ley, se redacta la presente memoria justificativa del Anteproyecto de Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

1º.- Identificación de la situación jurídica y de hecho.

La regulación del sector del transporte por carretera en Canarias supone una necesidad de primer orden para el desarrollo del sector, atendiendo especialmente a nuestra realidad geográfica y a la interoperatividad con otros modos de transportes. El desarrollo del transporte por carretera en Canarias ha estado condicionado por la insularidad, la intermodalidad obligada, la lejanía, todo ello ha conformado un sector sustancialmente distinto en el archipiélago respecto al mismo en el resto de España.

La condición insular, la distancia a los principales centros de demanda y producción y la multiinsularidad (la triple insularidad), impone a las empresas que ejercen el transporte por carretera en las Islas Canarias unas condiciones de operación especiales. Estas condiciones implican, con carácter general, que el coste de una operación de transporte por carretera en las islas genere unos costes superiores a los que tiene una operación homologable en territorio continental, próximo a los principales centros de actividad económica.

Para el transporte de mercancías la cifra de demanda es extraordinariamente baja, consecuencia de los muchos tráficoes que se canalizan a través del modo marítimo e incluso el aéreo. En Canarias cada residente genera un volumen de tráfico por carretera de 40 toneladas. Mientras que en Andalucía o en Cataluña supera las 300 toneladas. Las diferencias son aún mayores si se consideran las distancias recorridas, es decir, si se toman los datos en toneladas-km. en lugar de tomarlos en toneladas.

Para el mercado de pasajeros, el número de éstos transportados en relación con la población es similar a la media nacional, si bien no existen desplazamientos de largo recorrido.

La normativa autonómica se ha limitado a desarrollar, puntual y fragmentariamente, la legislación estatal (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres); legislación que no se adapta a las peculiaridades que presenta el transporte por carretera en el archipiélago. En concreto, la legislación estatal no contempla al transporte como elemento de cohesión y equilibrio territorial coordinando las distintas administraciones públicas con competencias en esta materia, aspectos estos fundamentales para el desarrollo de Canarias.



Hay que señalar que la disposición adicional octava de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aún sin desarrollar, prevé un acuerdo entre la Administración Estatal y la Administración Canaria para dar respuesta a las singularidades de nuestro mercado.

La Comunidad Autónoma de Canarias cuenta con un catálogo de normas reglamentarias sectoriales, dictadas en estas condiciones de dependencia de la ley estatal, que resultan insuficientes y deficientes para regular la realidad del transporte por carretera en el Archipiélago Canario. Las materias más importantes reguladas reglamentariamente por el Gobierno de Canarias son las siguientes:

- Áreas de prestación conjunta para transporte público de viajeros en automóviles de turismo (Decreto 56/1987, de 24 de abril).
- Autorizaciones de transporte terrestre: Regulación y ámbito (Decreto 13/1989, de 18 de enero).
- Otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte terrestre (Decreto 6/2002, de 28 de enero).
- Transporte público de viajeros: coordinación de competencias (Decreto 27/1990, de 7 de febrero).
- Arrendamiento de vehículos turismo con conductor (Decreto 148/1994, de 15 de julio).
- Arrendamiento de vehículos turismo sin conductor (Decreto 159/1996, de 4 de julio).
- Arrendamiento de vehículos turismo todo terreno con conductor (Decreto 125/1995, de 11 de mayo).
- Obligatoriedad de taxímetro en vehículos auto-taxis (Decreto 91/1991, de 29 de abril).
- Transporte sanitario (Decreto 154/2002, de 24 de octubre).

Al quedar consagrado en el artículo 30 del Estatuto de Autonomía de Canarias, aprobado por la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, y reformado por la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, el marco competencial que permite el ejercicio de facultades legislativas, se propone que con rango de ley formal que proporcione los principios y criterios fundamentales para desarrollar la ordenación de transporte por carreteras en Canarias implicando a las distintas administraciones públicas canarias en la dirección, planificación y gestión de los mismos.

2º.- Justificación del anteproyecto.

La mayor parte de la movilidad realizada en Canarias corresponde a la movilidad por carretera, de ésta la mayor parte corresponde a lo que puede denominarse movilidad insular, es decir, la movilidad consecuencia de los desplazamientos dentro de la propia isla, ya sea vehículo propio, guagua, taxi, a pie, etc. En términos de viajeros por kilómetro, la movilidad insular o



terrestre representa del conjunto el 84% del total. De este alto porcentaje de movimientos intrainsulares casi las tres cuartas partes (74%) se realiza en vehículo privado, repartiéndose el resto entre la guagua, taxi o a pie.

Además de la insularidad, la orografía condiciona fuertemente la movilidad. El relieve, la morfología de nuestro territorio han condicionado históricamente el lugar de los asentamientos y las vías de comunicación. Un 20% de nuestro territorio se encuentra por encima de la cota 1.000; a excepción de Fuerteventura y Lanzarote el resto de las islas tiene un 80% de la superficie con pendientes superiores al 20%. Estas dificultades orográficas han supuesto una dotación de carreteras de alta implantación (el doble que la media nacional) pero con bajas velocidades geodésicas.

El resultado es que la ausencia de alternativas modales terrestres canaliza toda la movilidad insular a través de la red de carreteras, que recibe una presión y congestión considerables, produciéndose una de las tasas de desplazamientos por carretera superando en un 40% el número de vehículos/kilómetro por habitante de la media en el resto del Estado. Por lo tanto, un menor nivel de accesibilidad en tiempo, elevado consumo de combustible, menor vida operativa de los vehículos y mayores gastos de mantenimiento.

Debemos considerar, así mismo, los espacios naturales protegidos en nuestras islas que constituyen un alto porcentaje de nuestro territorio y que limita la implantación de infraestructuras de comunicación en estas zonas y el desarrollo turístico que demanda al sector de transporte que entra en relación con él una apuesta por la calidad y la excelencia, que requiere figuras normativas con tratamientos diferenciados con respecto a la legislación estatal.

El actual marco normativo no profundiza en la consideración del transporte como servicio público esencial¹, aspecto clave para fijar la trascendencia del mismo en las expectativas de desarrollo de Canarias, y que permitirá atender los intereses y las demandas generales de los usuarios garantizando unos niveles de prestación eficaces.

La norma canaria debe proporcionar a la ciudadanía de las islas y a los que no visitan, la garantía de unos servicios básicos de comunicación, en unas condiciones de calidad y accesibilidad equiparables a los que disfrutan, en territorio continuo y continental, los ciudadanos de Estados miembros de la Unión Europea.

Así mismo, en el transporte de mercancías el sobre coste que deriva de un menor acceso a la explotación de las economías de escala derivado del menor tamaño del mercado en el que operan y una mayor dificultad para hacer un dimensionamiento óptimo de sus vehículos, sus flotas y sus instalaciones auxiliares, además de dificultades para hacer un diseño óptimo de sus rutas, para establecer una asignación de los recursos humanos y materiales óptima. Las empresas insulares tienen más dificultades para explotar las denominadas economías de densidad, es decir, las posibilidades de establecer estrategias de diversificación de productos (reparto, largas distancias, diferentes productos, etc.). Igualmente les resulta más complicado integrar el transporte en una cadena logística completa (almacenajes, sistemas de información, control de stocks, etc.).

¹ El artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, reconoce al transporte público regular de viajeros el carácter de servicio público esencial.



En general, en las islas el número de empresas existentes en relación con la población es extraordinariamente alto encontrándose entre las Comunidades con mayor porcentaje de empresas destinadas al transporte por carretera en relación con el número de habitantes, y como consecuencia, lo mismo ocurre con el número de vehículos que, sin embargo, son en general de menor dimensión y de más edad que en el resto de España. Este dato de relativa amplitud de la oferta existente contrasta con una dimensión menor en la demanda tanto en el número absoluto de las mismas como en la envergadura de las operaciones medias que son en general de menores recorridos y con menor número de mercancías, lo que supone una facturación del sector que no alcanza el 0'20% del total del Estado

Las empresas canarias presentan en general escasa capacidad de inversión en medios materiales así como en otro tipo de inversiones de rentabilidad diferida como pueda ser la formación o la I+D. La media de inversión en medios materiales representa aproximadamente la mitad de la media española y en general las empresas más destacadas del sector no se localizan en las islas.

En conclusión puede afirmarse, por lo tanto, que la industria del transporte por carretera en las Islas Canarias está integrada por un alto número de empresas de escasa dimensiones, que operan con una flota de vehículos ligeros para atender a una demanda baja, compuesta de trayectos cortos e inflexibles, ocasionando dificultades para amortizar las flotas y en consecuencia un envejecimiento de las mismas.

El escenario descrito conduce a la necesidad de establecer condiciones de regulación específicas para favorecer la modernización de las flotas y de las empresas, para combatir la excesiva atomización que sufre la industria canaria de transporte por carretera y para que en la misma se produzcan las inversiones materiales y en procesos que incorporen a la industria a las nuevas tendencias del transporte por carretera como la intermodalidad o las herramientas de gestión y planificación de la actividad.

La Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias tiene por objeto la ordenación del transporte por carretera y de las actividades complementarias relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de Canarias.

Se regirán por esta ley los transportes de viajeros y mercancías que se desarrollen en Canarias, realizados en vehículos automóviles por vías terrestres tanto si tienen carácter público como privado. Así mismo, quedan sujetos a la Ley las actividades relacionadas con los transportes, en concreto, las empresas cuyo objeto sea la mediación, contratación, información, distribución de cargas, almacenaje, gestión aduanera, o similares, que tenga como causa o finalidad el transporte de mercancías y/o de viajeros. También quedarán sujetas las empresas dedicadas al arrendamiento de vehículos y las estaciones de transportes y los intercambiadores modales, así como cualesquiera otras infraestructuras o instalaciones de apoyo al transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Es objeto de esta Ley el establecimiento de los siguientes principios y criterios que han de observar los poderes públicos en la planificación, dirección y gestión de los transportes por carretera, posibilitando de esta manera la concreción de una política en esta materia que responda



a planteamientos unitarios, consensuados y coordinados, entre las administraciones públicas canarias:

- 1) En términos generales el transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y la cohesión social, económica y territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas y de sus habitantes, que se rige por el principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos que se declaren servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de las personas de modo regular, continuo, accesible y asequible, por el territorio insular.
- 2) La orientación de la intervención pública sobre los transportes por carreteras deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:
 - a) La satisfacción de la demanda de movilidad de la población, garantizando su derecho a un transporte público regular, de calidad y sostenible, con especial atención a las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida que requieran un transporte especial. Regula en cada una de las islas la creación de un transporte público regular de pasajeros, sostenible y de calidad.
 - b) El transporte público colectivo de pasajeros se reconoce como servicio público esencial de carácter insular y su integración con otros modos de transportes. Se establecen obligaciones de servicio público para el transporte de guaguas que de cobertura a las necesidades básicas de movilidad intrainsular, así como la financiación de la obligación de servicio público por las distintas administraciones públicas. Asimismo, la norma contemplará la ampliación del periodo conceccional a los operadores hasta el año 2012 para asimilarlo a la legislación estatal en esta materia.
 - c) La integración y vertebración en un sistema intermodal de transportes en Canarias, que conforme un Eje Transinsular de Transportes, con horarios y frecuencias entre los distintos modos que permitan la consecución de un espacio único canario.
 - d) Fomento de la competencia y la competitividad del sector, luchando contra situaciones de monopolio y dotando al sector de una estructura empresarial que le permita espacios de negociación con cargadores más satisfactorios que los actuales.
 - e) A garantizar la financiación por parte de las administraciones públicas, de forma que se equiparen los costes de movilidad a la media que soportan los usuarios de estos modos de transportes en territorios continuos.

En concreto, en esta Ley aparecen nuevas figuras y definiciones que responden a la consecución de los principios anteriormente enumerados como son:

- a) Se crea una tarjeta única de empresa y no por vehículos -como en la actualidad-, estableciendo el parámetro de la edad media de la flota por empresa. Es una apuesta por la liberalización en el sector, por la creación de empresas, por la dinamización y la profesionalización de un sector extremadamente atomizado. Por otro lado, hay una apuesta por la concentración a través de la creación de empresas y cooperativas, apoyando la conveniencia de la agrupación y redimensionamiento de empresas en orden a garantizar su competitividad.



- b) La creación de un transporte turístico que de un servicio de adecuado a las necesidades actuales del sector turístico en las islas. Un transporte turístico que contemple varias modalidades y que aporte calidad y competencia al sector, aparece como novedad el transporte privado complementario para servicios turísticos, de recreo y de ocio.
- c) Se crea la figura del transporte a la demanda, como un elemento más flexible para dar respuesta a las demandas de movilidad de la población, liberando a las carreteras canarias de la intensidad de tráfico con vehículos privados.
- d) Se crea a su vez el denominado transporte integral, que es aquel que consiste en el ofrecimiento de un servicio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, que permita atender las necesidades completas de transportes de los usuarios y que responde al principio del servicio "puerta a puerta" y que se podrá realizar con la adquisición de una única tarjeta de autorización administrativa.
- e) Será preceptiva la instalación y utilización del tacógrafo como medida de control y de seguridad para los vehículos de transporte público de viajeros y mercancías.
- f) En cuanto al sector del taxi, aparece por Ley las zonas de prestación conjunta y de prestación insular, así como el régimen especial de prestación en áreas sensibles como son puertos, aeropuertos, intercambiadores con el objeto de garantizar este servicio público a los usuarios de estas infraestructuras de transporte.
- 3) La definición del régimen de competencias de las administraciones públicas canarias, el alcance, contenido y ejercicio de dichas competencias, así como los mecanismos de interrelación, colaboración, coordinación y cooperación administrativa.
- 4) La creación en cada isla de un sistema integrado y homogéneo de transportes regular de viajeros que atienda las necesidades particularizadas de las demandas insulares desde el respeto a los criterios planificadores generales.
- 5) El logro de un mayor grado de calidad y seguridad en la prestación de la actividad de los transportes, reduciendo el coste medioambiental.
- 6) La regulación de las distintas modalidades, sectores y subsectores de los transportes por carretera, así como las actividades relacionadas con los mismos, desde la perspectiva de las necesidades concretas de la sociedad y economía canaria.
- 7) El establecimiento del régimen de derechos y deberes de los usuarios de los transportes por carretera y la regulación de la actividad profesional y empresarial de los mismos, las formas y requisitos de acceso a la profesión y la participación del empresariado en la concreción de la política de los transportes, sus derechos y deberes.
- 8) La utilización adecuada de los recursos públicos que se destinen a inversiones y fomento del transporte, a través de la fijación de los principios y criterios que han de inspirar la misma.



9) El establecimiento de los sistemas de control e inspección del cumplimiento de la normativa en materia de transportes, del eficiente funcionamiento de los servicios públicos y privados y de la correcta aplicación de los recursos públicos por las Administraciones Públicas.

En cualquier caso, este marco legal debe hacer posible la conciliación de las peculiaridades que confiere la situación geográfica, social y económica del archipiélago con su pertenencia a la Unión Europea, debiéndose respetar su política común de transportes (definida en los artículos 70 a 80, ambos inclusive, del Tratado Constitutivo, modificados por el Tratado de Ámsterdam) en las condiciones que requiere el reconocimiento de Canarias como región ultraperiférica.

3º.- Alternativas a una actuación legislativa

Es difícil dar una respuesta a la situación descrita en el apartado primero y segundo de esta memoria o a la consecución de los objetivos referidos anteriormente sin recurrir a una actuación legislativa.

Como se ha indicado anteriormente la legislación estatal no ofrece una respuesta diferenciada a las demandas de movilidad de los canarios creando los elementos de cohesión y equilibrio necesarios para el desarrollo social, económico y territorial del archipiélago, lo que fundamenta la intervención del legislador autonómico en ejercicio de los títulos jurídico-competenciales reconocidos por la Constitución y el Estatuto de Autonomía.

Canarias no puede renunciar a sus propias competencias y seguir aplicando y desarrollando forzosamente la legislación estatal, es preciso elaborar una política canaria de los transportes desde un marco legal que se adecue y adapte a las singularidades que confiere la insularidad, la reducida y, en la mayoría de los casos, abrupta superficie y la dependencia económica, social y cultural del territorio continental.

Por otro lado, dado que se trata de una innovación profunda del ordenamiento jurídico aplicable, se requiere tratamiento a través de norma con rango de ley, quedando descartada la posibilidad de regulación por vía reglamentaria.

4º.- Aspectos técnicos-jurídicos

El fundamento jurídico para dictar esta norma legal lo encontramos en el Estatuto de Autonomía de Canarias aprobado por Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto.

De acuerdo con el artículo 30 de dicha norma institucional, en la redacción que le diera la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, ubicado sistemáticamente en el Título Segundo "De las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias", ésta tiene competencia exclusiva en las siguientes materias:

«18. Carreteras y ferrocarriles y el transporte desarrollado por estos medios o por cable, así como sus centros de contratación y terminales de carga, de conformidad con la legislación mercantil.



...

En el ejercicio de las competencias referidas corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias las potestades legislativa y reglamentaria y la función ejecutiva, que deberá ejercer con sujeción a la Constitución y al presente Estatuto.»

De acuerdo con el artículo 43 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en materia de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma, esta ley tendría la consideración de derecho de aplicación preferente.

En el marco de la Unión Europea, las directrices de la política europea de transportes pueden resumirse en cinco principios:

- 1) Homogeneización, que permita la equiparación entre todos los territorios y ciudadanos de la Unión Europea, mejorando la eficiencia de los servicios de transporte.
- 2) Liberalización del mercado, para ofrecer igualdad de oportunidades, siendo necesario armonizar las legislaciones laborales y técnicas de los diferentes Estados.
- 3) Aplicación de reducciones sostenibles, para garantizar la movilidad de la población europea potenciando los medios de transportes que hacen un uso más racional de los recursos disponibles.
- 4) Fomento del transporte público.
- 5) Red integrada, que permita un transporte puerta a puerta, individualizado, a través de los modos de transporte público. Los tres elementos principales de un sistema integrado son horarios coordinados, billetes integrados y terminales intermodales.

Estos principios constituyen referentes necesarios para la regulación de los transportes por carretera en Canarias, si bien las singularidades de las regiones ultrapreifericas permite la modulación de los mismos acogiéndonos a las excepciones que se contemplan o deban asumirse sin perturbaciones en la legislación comunitaria en virtud de la aplicación.

Por otro lado, las previsiones que contendrá el anteproyecto de Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias respetarán las competencias que las administraciones públicas locales canarias tienen en esta materia, concretamente las establecidos en la Ley 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, en el texto refundido de la Ley de Bases de Régimen Local, aprobado por el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril y en la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

Al tratarse de la primera ley canaria sobre esta materia no modifica ni ha de confrontarse con disposiciones anteriores.

Otras Comunidades Autónomas han regulado, vía legal, distintos aspectos relacionados con los transportes por carretera. A título de ejemplo pueden citarse las siguientes:

- 1) Andalucía: Ley 3/1985, de 22 de mayo, de coordinación y concesión de servicios regulares de transportes por carretera.



2) Aragón: Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los transportes urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón.

3) Cataluña: Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor.

4) Galicia: Ley 6/1996, de 9 de julio, de coordinación de los servicios de transportes urbanos e interurbanos por carretera.

5) Madrid: Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del consorcio regional de transportes públicos regulares de Madrid.

6) Navarra: Ley foral 8/1998, de 1 de junio, de transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona/Iruñerria y Ley foral 7/1998, de 1 de junio, del transporte público urbano por carretera.

7) Valencia: Ley 1/1991, de 14 de febrero, de Ordenación del Transporte Metropolitano del área de Valencia.

8) País Vasco: Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

5º.- Contenido esencial del proyecto

El anteproyecto de Ley regulará, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias los aspectos siguientes:

1.- Las previsiones generales relativas al objeto y ámbito de la ley, actividades sujetas a la misma y principios y objetivos generales de la política de los transportes para conseguir la satisfacción de la demanda de movilidad de la población.

2.- La distribución de competencias en materia de transporte por carretera entre las distintas administraciones públicas canarias y las relaciones interadministrativas.

3.- Los mecanismos e instrumentos de planificación y gestión de los transportes por carretera, al objeto de conseguir la integración del transporte por carretera dentro del sistema intermodal del transporte en Canarias conformando el Eje Transinsular de Transportes.

4.- Los criterios básicos que regirán la financiación pública de los transportes públicos colectivos estableciendo las obligaciones de servicio público que de cobertura a las necesidades básicas de la movilidad en cada isla.

5.- El régimen de derechos y deberes de los usuarios y del sector empresarial.

6.- La ordenación de los servicios de transporte por carretera.

7.- Las actividades complementarias del transporte por carretera.



8.- El régimen de inspección y sanciones.

9.- El Registro Canario del Transporte.

6º.- Efectos económicos y sociales.

La aplicación de la ley, en principio, no va a tener incidencia alguna en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias ni, específicamente, supondrá incremento del gasto público, si bien, con motivo de la consideración de los transportes en Canarias como servicio público esencial, se tendrán que realizar las oportunas previsiones presupuestarias que garanticen la prestación de unos servicios básicos, debiendo colaborar, en la financiación de los mismos y de sus infraestructuras, el Estado y la Unión Europea.

Los órganos colegiados que se creen a su amparo serán financiados con cargo a las disponibilidades presupuestarias del departamento competente en materia de transportes en cada ejercicio, no requiriendo un incremento de personal al encargarse de las tareas administrativas inherentes a la actividad de los mismos el adscrito a dicha Consejería, al igual que ocurrirá con la gestión del Registro Canario del Transporte; debiendo acreditarse este extremo en los procedimientos de elaboración de las normas reglamentarias que desarrollen las previsiones legales al respecto.

Desde el punto de vista económico y social, esta disposición legal supondrá para Canarias los importantes logros siguientes:

1º.- La consagración del transporte por carretera como servicio público esencial, lo que permitirá exigir la implicación económica del Estado y de la Unión Europea en su cofinanciación, a través de la reivindicación de compensaciones y apoyos económicos, sin alterar las condiciones de libre competencia o haciéndolas compatibles con las exigencias generales del mercado único.

2º.- La potenciación de las actividades de control e inspección del cumplimiento de la regulación sectorial.

3º.- La promoción y fomento del transporte público regular como salida a los actuales problemas de congestión de las carreteras y de impacto en el medioambiente.

4º.- La racionalización en la utilización de los recursos públicos destinados a la creación y mejora de infraestructuras y la financiación o apoyo económico de servicios que no sean prestados por la iniciativa privada, y que sean esenciales para garantizar la movilidad, en términos equiparables al territorio continental y respondiendo a exigencias de integración en el mercado único europeo.

5º.- La potenciación de la modernización del sector y en su relación con el resto de modos de transportes.



7º.- Aspectos relativos a su aplicación.

La ley reguladora de una materia amplia y compleja como es el transporte por carretera no puede abordar pormenorizadamente todos y cada uno de los aspectos relacionados con el mismo, siendo preciso facultar al Gobierno para que proceda a su desarrollo reglamentario, no previéndose de inmediato ninguna modificación de la norma proyectada.

En concreto, con independencia del ejercicio de la potestad reglamentaria general, el anteproyecto de ley demanda disposiciones secundarias ejecutivas para regular:

- 1) La composición, funciones, régimen de actuación y funcionamiento de los órganos de coordinación interadministrativa.
- 2) Las condiciones de participación de las asociaciones y organizaciones del sector empresarial en los órganos consultivos de planificación y gestión del transporte por carretera, de acuerdo con criterios preestablecidos de representatividad en cada uno de los sectores y subsectores en que se encuentran divididos
- 3) El formato de los libros de reclamaciones, sus características, los deberes de la empresa respecto a la tenencia y puesta a disposición de los usuarios y el procedimiento de tramitación de las quejas y reclamaciones.
- 4) Las garantías complementarias a las que fuesen obligatorias de acuerdo con la legislación aplicable, las empresas que se dediquen al transporte o actividades relacionadas con los mismos.
- 5) La capacidad profesional para el ejercicio de la actividad de transportista o de otras relacionadas con el mismo.
- 6) Las clases y el régimen de otorgamiento, visados, modificación y extinción de las autorizaciones de los transportes.
- 7) El procedimiento de expedición de los títulos administrativos que habilite al transporte público en taxi para la prestación de servicio urbano e interurbano al objeto de garantizar la coordinación en su otorgamiento, así como las condiciones y requisitos para la realización de este tipo de transporte.
- 8) Un reglamento específico para el sector del taxi en Canarias.
- 9) El régimen de autorización, sus normas de funcionamiento y la participación en los centros de información de los representantes de los transportistas y usuarios.
- 10) Las condiciones del ejercicio de las actividades auxiliares del transporte.



8º.- Aspectos relacionados con el pronunciamiento del Gobierno.

En la elaboración del anteproyecto de Ley se ha oído, entre otros, a los cabildos insulares, asociaciones empresariales y de consumidores, organizaciones sindicales, Federación Canaria de Municipios y cámaras de comercio, industria y navegación de ambas provincias; habiendo intervenido, además, otras entidades privadas y públicas como algunos ayuntamientos.

Se ha recabado el Dictamen 3/2006 del Consejo Económico y Social de Canarias, de acuerdo con el artículo 4.2.a) de la Ley territorial 1/1992, de 27 de abril y el artículo 2.2 del Decreto 100/1992, de 26 de junio; siendo éste favorable al texto del anteproyecto y cuyas observaciones fueron incorporadas al mismo.

Por último, y al amparo de lo dispuesto en los artículos 11.1.A.b) y 12.1 de la Ley territorial 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, se recabó el preceptivo dictamen del Consejo Consultivo de Canarias, de cuyo Dictamen 146/2006 se han incorporado al anteproyecto las consideraciones de estilo y sistemática, salvo las referidas a la ubicación de la coordinación del transporte urbano (que continúa dentro de la coordinación del transporte integrado), las relacionadas con el transporte especial (al ser una categoría diferente del transporte regular de uso especial) y la del artículo 104 que, dada su importancia, es necesario que se ubique en el procedimiento sancionador.

Respecto a las consideraciones de carácter sustantivo, se han incorporado la gran mayoría de las mismas con las siguientes excepciones:

- La referida al artículo 25, ya que los incumplimientos durante el transporte están relacionados con los deberes recogidos en los artículos 24.2 y 103.19 del anteproyecto.
- Respecto al artículo 32, se entiende que el Eje Transinsular ya está definido.
- El artículo 42.2, en cuanto a su inclusión en el artículo 59 (ahora 60), pues en el citado artículo 42.2 se regula la coordinación de las administraciones públicas en las medidas de fomento a las empresas de transportes, mientras que el artículo 59 (ahora 60) regula la coordinación de las administraciones públicas para el transporte regular de viajeros.
- El artículo 43.2, ya que no es suficiente la mención de gestión directa, porque lo que se pretende con la expresión recogida es englobar tanto la gestión directa de los servicios, como la iniciativa pública económica en esta materia.
- El artículo 61.3, es importante mantener su redacción, porque la autorización por empresa que este artículo contempla rompe la regulación hasta ahora vigente, y es necesario destacar que éste es uno de los supuestos en que son admisibles medidas de salvaguardia.
- La redacción del artículo 66.2, pues es análoga al artículo 102.3 de la Ley de Ordenación del los Transportes Terrestres.



- El artículo 76.2, pues en dicho apartado se regula quién puede tener la consideración de representante en los contratos de transporte escolar, redacción conforme al informe de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes.
- El artículo 82.3.a), ya que la competencia para el establecimiento de tarifas interurbanas es de la Comunidad Autónoma de Canarias (Ley 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas, en relación con los transportes por carretera y por cable).
- El artículo 87, puesto que el transporte de cabotaje es un concepto plenamente usado en el transporte terrestre y dentro del derecho comunitario (Reglamento CE 3118/93 y Reglamento CE 12/98).
- El artículo 92.1, en tanto que la competencia en el otorgamiento de todas las autorizaciones reguladas en el anteproyecto de ley corresponde a los cabildos insulares tal y como se establece en el artículo 7, y respecto al ámbito de las mismas es el ámbito de la ley (artículo 1).
- El artículo 109.9, puesto que es una redacción literal del vigente artículo 146 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- En cuanto a las disposiciones adicionales tercera a séptima, los órganos que en ella se regulan lo son en materia de transporte terrestre, no sólo de transporte por carretera, por lo que es más correcto su ubicación en las disposiciones adicionales.
- En cuanto al apartado 3 de la disposición transitoria segunda, las prórrogas en todos los contratos administrativos son una mera expectativa, su otorgamiento o no es potestad discrecional de la administración pública contratante.
- Respecto al apartado 4 de la disposición transitoria segunda, no existe problema en el caso de las concesiones con terminación posterior al año 2012, pues el supuesto que en las mismas se regula se refiere a aquellas concesiones que voluntariamente opten por la conversión del contrato. No parece lógico que las concesiones cuya terminación sea posterior a la fecha establecida opten por dicha conversión.
- Respecto a la disposición transitoria quinta, su redacción es intencionada, de modo que hasta que se proceda al desarrollo reglamentario siguen vigentes las normas actuales (decretos reguladores de los distintos transportes), ya que en éstas se exige autorización por vehículo cuando en el anteproyecto de ley la regla general es la autorización vinculada a la empresa.

El citado dictamen concluyó, por lo demás, que el anteproyecto de ley era conforme a Derecho.

Finalmente, teniendo en cuenta que los Estados miembros de la Unión Europea adoptarán a su debido tiempo y comunicarán a la Comisión las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas a la ejecución de los reglamentos (CEE) 3118/1993, de 25 de octubre y 12/1998, de 11 de diciembre (de acuerdo con lo previsto en sus artículos 10 y 14, respectivamente), el anteproyecto de Ley, una vez aprobado por el Gobierno de Canarias, deberá



remitirse a la Dirección General de Asuntos Económicos con la Unión Europea de la Consejería de Economía y Hacienda, para que lo comunique a las Instituciones Comunitarias, a través del órgano competente de la Administración General del Estado, según lo preceptuado en el artículo 25.2.g) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Economía y Hacienda, aprobado por Decreto 12/2004, de 10 de febrero.

Santa Cruz de Tenerife, 22 de mayo de 2006



Consejero de Infraestructuras, Transportes y Vivienda
Antonio-Á. Castro Cordobez