

14/11

dictamen

sobre el Proyecto de Decreto

POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO
DE LA LEY DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR
CARRETERA

Bilbao, 30 de junio de 2011



CES
EGAB

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Arazoetarako Batzordea



dictamen 14/11

I. ANTECEDENTES

El día 8 de junio de 2011 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, solicitando informe sobre el *Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Transporte de Viajeros por Carretera*, según lo establecido en el artículo 3.1.b) de la Ley 9/1997, de 27 de junio, del Consejo Económico y Social Vasco.

Se trata de un Proyecto de Decreto, que desarrolla las disposiciones de la Ley de Transporte de Viajeros por Carretera de la CAPV, Ley 4/2004, de 18 de marzo, en virtud de las competencias atribuidas al País Vasco por el Estatuto de Autonomía del País Vasco, y que en el ámbito de esta materia son de carácter exclusivo para la regulación del transporte de esta naturaleza, que no exceda de los límites territoriales de la Comunidad Autónoma.

El día 8 de junio se dio traslado del documento a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran sus propuestas y opiniones, y de las que se informó a la Comisión de Trabajo pertinente, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco.

La Comisión de Desarrollo Económica, a la que se ha atribuido la realización de los trabajos en torno a este documento, se reunió el 23 de junio para debatir una primera propuesta de Anteproyecto de Dictamen, reuniéndose nuevamente el día 29 de junio y acordándose aprobar el siguiente Proyecto de Dictamen que se eleva al Pleno del CES Vasco del 30 de junio de 2011 donde se aprueba por unanimidad.

II. CONTENIDO

El Proyecto de Decreto consta de un Preámbulo, dos artículos, dos Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria, tres Disposiciones Finales, y un Anexo que contiene el Reglamento de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de transporte de viajeros por carretera.

Preámbulo

Enmarca el Proyecto de Decreto en el texto legislativo que tiene vocación de desarrollar, la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera en la CAPV y su artículo 4, que faculta al Gobierno Vasco a dictar las disposiciones reglamentarias de desarrollo y aplicación de la misma.

En cuanto a la filosofía que anima el contenido del Reglamento, el Preámbulo declara una especial sensibilidad por las nuevas realidades y retos que plantea el transporte público de viajeros por carretera en la CAPV, mencionándose en primer lugar la necesidad de avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible, tanto en su vertiente de la sostenibilidad medioambiental, como de la sostenibilidad económica y la sostenibilidad social. Considera también importante fomentar la calidad del transporte por carretera, destacándose la seguridad, y muy concretamente la del transporte escolar. Finalmente señala la incorporación de un análisis económico del marco normativo, para propiciar un mercado más abierto, libre y ajustado a las tendencias del derecho de la competencia.

El texto resultante es armónico con la legislación estatal y con la europea, incorporándose normativa emanada de Reglamentos comunitarios como el 1071/2009 de establecimiento de normas comunes relativas a las condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, y el 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

A continuación se describen brevemente los contenidos de los diferentes capítulos y secciones del reglamento: El Capítulo I contiene las disposiciones comunes, el segundo el régimen jurídico para el desempeño de la actividad, y el Capítulo III se dedica a regular los distintos aspectos jurídicos de la prestación del servicio público interurbano. El Capítulo IV regula el régimen jurídico de los servicios de transporte de interés público, el Capítulo V el transporte urbano de viajeros, como servicio público municipal, el Capítulo VI las estaciones de viajeros y el Capítulo VII el régimen de inspección y control.

Se señala finalmente la composición de la norma de desarrollo de dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y tres disposiciones finales.

Cuerpo Dispositivo

El **Artículo 1** establece la aprobación del Reglamento de la Ley 4/2004 de Transporte de Viajeros por Carretera, que se contiene en el Anexo I del Decreto.

El **Artículo 2** establece la aplicación del régimen sancionador del capítulo XII de la Ley 4/2004 para los casos de incumplimiento de las disposiciones previstas en el Reglamento.

La **Disposición Transitoria Primera** dispone el mantenimiento hasta su final, de la vigencia de las concesiones de servicios públicos regulares anteriores a la entrada en vigor del Reglamento.

14/11 *d*

La **Disposición Transitoria Segunda** establece la aplicación del nuevo régimen instaurado por el Reglamento a la tramitación de expedientes de autorización o concesión ya iniciada a su entrada en vigor.

La **Disposición Derogatoria** deroga el Decreto 266/1998 sobre el derecho de preferencia para la prestación de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de uso especial y disposiciones de rango igual o inferior opuestas a lo establecido en el Reglamento.

La **Disposición Final Primera** faculta al Consejero de Vivienda, Obras públicas y Transportes para dictar las disposiciones de interpretación, desarrollo y ejecución del Reglamento que resulten necesarias.

La **Disposición Final Segunda** prevé la aplicación supletoria de la normativa estatal de transportes y de contratación pública para lo no previsto en el Reglamento.

La **Disposición Final Tercera** dispone la entrada en vigor del Decreto al día siguiente de su publicación en el BOPV.

El **Anexo** contiene el Reglamento de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, compuesto de 75 artículos, relativos a las siguientes cuestiones:

Capítulo I. Disposiciones Comunes

Artículo 1. Objeto del Reglamento

Artículo 2. Principios de ordenación administrativa

Artículo 3. Planificación General

Artículo 4. Elaboración de los Planes de Transporte

Artículo 5. Colaboración y Coordinación

Artículo 6. Régimen y estructura tarifaria

Artículo 7. Revisión de tarifas

Artículo 8. Cambios de moneda

14/11 *d* Capítulo II. Régimen Jurídico para el Desempeño de la Actividad

Artículo 9. Requisitos subjetivos para el ejercicio de la actividad

Artículo 10. Requisitos objetivos para el ejercicio de la actividad

Artículo 11. Continuación del ejercicio de la actividad

Artículo 12. Registro de Transportistas

Artículo 13. Seguros

Capítulo III. Servicio Público de Transporte Interurbano de Viajeros

Artículo 14. Establecimiento del servicio de transporte público regular permanente de uso general

Artículo 15. Proyecto de establecimiento de servicio público de transporte

Artículo 16. Tramitación del expediente para el establecimiento del servicio

Artículo 17. Valoración de otras soluciones para la prestación del servicio

Artículo 18. Determinación de tráficos

Artículo 19. Autorización excepcional de tráficos coincidentes

Artículo 20. Explotación de los servicios regulares de transporte interurbano

Artículo 21. Gestión pública y prestación directa

Artículo 22. Publicidad

Artículo 23. Duración de las concesiones

Artículo 24. Condiciones del pliego de prescripciones técnicas y cláusulas jurídico-administrativas

Artículo 25. Concurrencia

Artículo 26. Garantía provisional, documentación y criterios de valoración

Artículo 27. Clasificación de proposiciones

Artículo 28. Aportación de documentación por el licitador mejor clasificado

Artículo 29. Adjudicación de la concesión

Artículo 30. Entrada en funcionamiento del servicio

Artículo 31. Prestación del servicio

Artículo 32. Calendario, horario y expediciones

Artículo 33. Modificación de los contratos de servicio público de transportes

Artículo 34. Variación de las condiciones concretas de prestación del servicio: calendario, horario y expediciones

Artículo 35. Medios de terceros y subcontratación

Artículo 36. Autorización para la utilización de vehículos en dos o más concesiones

Artículo 37. Unificación de concesiones

Artículo 38. Transmisión de las concesiones

Artículo 39. Extinción e intervención de la concesión

Artículo 40. Definición y ámbito

Artículo 41. Plan de explotación

Artículo 42. Régimen jurídico

Capítulo IV. Régimen Jurídico de los Servicios de Transporte de Interés Público

Artículo 43. Servicio Público de baja utilización

Artículo 44. Establecimiento y habilitación para servicio público de baja utilización

Artículo 45. Prórroga o transformación

Artículo 46. Transportes regulares temporales

Artículo 47. Habilitación administrativa para la realización de transportes regulares temporales

Artículo 48. Transporte regular de uso especial. Conceptos.

Artículo 49. Condiciones de la autorización

Artículo 50. Otorgamiento de la autorización

Artículo 51. Documentación

Artículo 52. Supuestos de denegación

Artículo 53. Vehículos de transporte regular de uso especial

Artículo 54. Pago del servicio

Artículo 55. Plazo de las autorizaciones

Artículo 56. Integración del transporte de uso general y de uso especial

Artículo 57. Autorizaciones del transporte público discrecional

Artículo 58. Colaboración entre transportistas

Artículo 59. Supuestos de contratación por plaza

Artículo 60. Transporte turístico

Artículo 61. Coincidencia entre transporte turístico y transporte regular de viajeros de uso general

Artículo 62. Transporte privado complementario

Capítulo V. Transporte Urbano

Artículo 63. Transporte urbano de viajeros

Artículo 64. Coordinación y tráficos coincidentes

Artículo 65. Paradas urbanas de servicios interurbanos o zonales

Capítulo VI. Estaciones de Viajeros

Artículo 66. Estaciones de viajeros

Artículo 67. Establecimiento

Artículo 68. Adjudicación de la concesión de explotación

Artículo 69. Título administrativo habilitante

Capítulo VII. Régimen de Inspección y Control

Artículo 70. Servicios de inspección de los transportes

Artículo 71. Obligaciones para con los servicios de inspección

Artículo 72. Colaboración con otras administraciones

Artículo 73. Planificación de la actividad inspectora

Artículo 74. De los titulares de concesiones y autorizaciones administrativas

Artículo 75. De los vehículos destinados a la prestación del servicio

III. CONSIDERACIONES GENERALES

El Proyecto de Decreto que se somete a Dictamen del Consejo Económico y Social Vasco tiene como finalidad la adopción de la normativa reglamentaria de desarrollo y aplicación de la legislación vasca reguladora del transporte de viajeros por carretera en el ámbito intracomunitario de la CAPV¹, Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera. Esta regulación emana del ejercicio de las competencias exclusivas que el art. 10.32 del Estatuto de Autonomía atribuye a la CAPV en el ámbito de los transportes terrestres y de la interpretación que de las mismas efectúa el Tribunal Constitucional en su Sentencia 118/1996, para establecer una regulación propia y exhaustiva de los aspectos esenciales del transporte público de viajeros en autobús² cuyo itinerario transcurra íntegramente por territorio de la CAPV.

La adecuada respuesta a las necesidades del transporte de viajeros por carretera, y de la movilidad en general, constituye un elemento fundamental para el desarrollo económico y la cohesión social y territorial. Es por ello que una regulación del transporte enfocada sobre las características propias de un territorio como la CAPV, con una accidentada orografía y una elevada movilidad, derivada de una intensa actividad económica, alta densidad poblacional y ubicación geográfica en el eje de comunicaciones atlántico entre la Península Ibérica y el resto del continente europeo, se revela imprescindible.

El CES Vasco valora esta iniciativa normativa de manera positiva en tanto que viene a completar y a facilitar la aplicación de la normativa auto-

1.- Se recomienda añadir al título del Decreto la referencia completa de la ley que desarrolla, la Ley 4/2004, de 18 de marzo, que permite la identificación inequívoca de la ley objeto de desarrollo del Decreto.

2.- La regulación del transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo y de la Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea son objeto de regulación separada en sendas leyes, Ley 2/2000, de 29 de junio y Ley 6/2004, de 21 de mayo respectivamente.

nómica vasca en el ámbito del transporte de carretera con la regulación de aspectos instrumentales y de detalle de la ley, y a superar una prolongada etapa de vacío de desarrollo reglamentario propio. Asimismo, aprovecha la oportunidad para recoger en un texto normativo propio las disposiciones de derecho comunitario de incidencia sobre la materia, y contenidas en diversos Reglamentos comunitarios, que, aunque directamente aplicables y no necesitados de normativa de trasposición para el despliegue de su eficacia normativa, su plasmación en la normativa interna de forma unitaria con el resto de normas reguladoras de la materia, sí resulta conveniente³.

14/11 *d*
El decalaje temporal entre la ley y su normativa de desarrollo suscita un esfuerzo, tal y como se declara en el Preámbulo del Decreto, por insuflar en la regulación vasca del transporte de viajeros por carretera una sensibilidad acorde con los nuevos retos y necesidades del sector, observándose muy particularmente, una intensificación de la preocupación por la sostenibilidad, concebida, además, como corresponde a una visión integral de la misma, en su triple dimensión económica, social y medioambiental, y que se constituye en el elemento central de las declaraciones del Preámbulo del Decreto.

Efectivamente, la preocupación por un transporte energéticamente más eficiente y más limpio en términos de emisiones de CO₂ y otros contaminantes a la atmósfera forma parte de nuestro acervo europeo y de nuestra realidad más próxima. Los datos del último estudio de movilidad de la CAPV⁴ muestran la escasa penetración de los medios de transporte más sostenibles en los desplazamientos de los residentes de la CAPV en su competencia con el vehículo privado. El vehículo privado representa el 38,8% de la globalidad de desplazamientos realizados por los residentes de la CAPV, frente al 14,6% de los desplazamientos realizados en transporte público (carretera y ferrocarril), 6,9% en autobús urbano e interurbano, y su presencia se encuentra en todo tipo de recorrido, desde el 20,7% en los recorridos intramunicipales, al 58,9% en los intracomarcales, al 78,9% en los recorridos intra-territorio Histórico, al 74,2% en los desplazamientos entre Territorios Históricos, y el 90% en los externos.

3.- En el marco de la normativa comunitaria afectante a la materia objeto del decreto el Preámbulo debería hacer asimismo mención de la Directiva 2006/1237/CE, de 12 de diciembre, relativa a los servicios de mercado interior, traspuesta al ordenamiento estatal por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre y que modifica en su artículo 21 diversos preceptos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres con referencias al transporte de viajeros y sus tarifas y con referencias a las comunidades Autónomas (en especial el artículo 18 de la LOTT).

4.- Estudio de Movilidad 2007 de la CAV. Gobierno Vasco

La apuesta del Preámbulo del Proyecto de Decreto que examinamos por los medios de transporte más sostenibles, que opten por las fuentes de energía más limpias y contribuyan a una mayor eficiencia del consumo energético, se ve reiterada a lo largo del articulado, pero ha de verse acompañada, a juicio de este Consejo, de disposiciones normativas e instrumentos en consonancia con dicha apuesta, para que las declaraciones de intenciones puedan dotarse de virtualidad práctica, y es sobre este punto donde hemos de realizar diversas consideraciones.

Así, por ejemplo, el ámbito de la contratación pública, en el que existen directrices europeas a favor de la compra pública verde, así como jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE a favor del mejor comportamiento medioambiental de medios de transporte de servicio público como criterio de valoración, y en el que las administraciones públicas podrían contribuir al impulso de la eficiencia y sostenibilidad de los vehículos de servicio público mediante la exigencia y valoración de este tipo de criterios en las licitaciones para la adquisición de sus flotas u otorgamiento de concesiones y autorizaciones, podía haber sido aprovechado en mucha mayor medida por el Proyecto de Decreto para impulsar vehículos más eficientes y menos contaminantes.

Son diversos los factores que intervienen en las pautas de movilidad, pero los estudios⁵ y la realidad constatan que la existencia de oferta de servicios y de infraestructura de servicios públicos de transporte propicia su utilización, y, por consiguiente, el impulso de servicios de transporte públicos de viajeros, que permitan una mayor cuota frente al vehículo privado, requiere de una mejor y más frecuente articulación de los servicios en oferta, así como una programación de servicios coordinados entre los diferentes modos, con las infraestructuras adecuadas para realizar los intercambios, con la proliferación de sistemas de integración tarifaria y sistemas de información integrada, que fomenten los planteamientos intermodales en el transporte público.

Sin embargo, la complejidad de nuestra organización administrativa con la división y distribución de las competencias en materia de planificación y gestión del transporte urbano e interurbano de carretera y ferroviarias entre distintos niveles institucionales dificulta la articulación de ofertas de servicios integrados e intermodales y puede dar lugar a disfunciones.

5.- Ver 4.

En cuanto a la tercera dimensión de la sostenibilidad, la social, entendemos oportuno destacar los objetivos que se traza el Proyecto de Decreto en cuanto a la accesibilidad universal de los medios de transporte y la atención a los colectivos más desprotegidos o que requieran una especial atención y, entre los mismos, explicitar la atención a las necesidades de movilidad de las zonas rurales o de baja densidad de población de la comunidad con población más envejecida y dependiente del servicio público y que debería recogerse entre los principios de ordenación administrativa del artículo 2.

En otro orden de cosas, para finalizar el apartado de consideraciones de carácter general, ha de señalarse que está en marcha una modificación de la Ley estatal 16/1987, de 30 de julio, de *Ordenación de los Transportes Terrestres*, dirigida a propiciar nuevos avances en la eficiencia del sistema de transportes, revisar la tipificación de infracciones y el régimen sancionador, propiciar una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte y reducir las cargas administrativas, y cuyas novedades legislativas podrían resultar de interés al legislador vasco en la regulación del sector .

14/11d

IV. CONSIDERACIONES PARTICULARES

Artículo 2 del Proyecto de Decreto

Se recomienda su transformación en una Disposición Adicional, única en este caso, en la medida que resulta aconsejable que el Decreto disponga de un único artículo, y dedicado a la aprobación del Reglamento.

Ello se justifica en que el objetivo básico del Decreto es la aprobación de un Reglamento, y razones de técnica jurídica aconsejan que otras cuestiones se regulen mediante disposiciones adicionales, las cuales habitualmente recogen las excepciones, dispensas y reservas a la aplicación de la norma o de alguno de sus preceptos, cuando no sea posible o adecuado regular estas cuestiones en el articulado o los preceptos residuales que, por su naturaleza y contenido, no tengan acomodo en ninguna otra parte del texto de la norma (Acuerdo del Consejo de Ministros 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa (BOE de 29 de julio).

Artículo 3.4 del Reglamento. Planificación General

El Artículo 3 aborda la planificación del transporte de viajeros por carretera, con el señalamiento de la distribución competencial, y los aspectos a desarrollar por los Planes de Transporte, pero no define los Planes de Transporte. Entendemos necesario que se proporcione una definición del concepto de Plan de Transporte, actualmente inexistente en la ley de transporte de viajeros por carretera y no prevista en la versión del Proyecto de Decreto que examinamos, que proporcione una expresión precisa de en qué consisten y del objeto de los mismos.

Habría también de valorarse la conveniencia de incorporar a esta disposición referencias al seguimiento y evaluación del Plan con el fin de medir los resultados, y verificar el cumplimiento de los objetivos planteados.

14/11 d

Artículo 6.1 del Reglamento. Régimen Tarifario

En relación a la exposición al público de las tarifas del artículo 6.1 se recomienda añadir lo siguiente: “las tarifas obligatorias deberán estar expuestas al público en los lugares de venta de billetes, en los locales de la empresa abiertos al público y en otros medios que se determinen”.

La justificación radica en que se indica que debe existir exposición pero no su ubicación lo que puede dar lugar a equívocos. Con ello se refuerzan las garantías de las personas usuarias.

Artículo 10 del Reglamento. Requisitos objetivos para el ejercicio de la actividad

En el artículo 10 se recomienda añadir un apartado 2 del siguiente tenor: “La Administración competente podrá, en todo caso, comprobar el adecuado estado financiero de las empresas y la disposición por parte de las mismas de los recursos necesarios”.

Se trata de un mecanismo de salvaguardia para la administración en aquellos supuestos en que puedan existir dudas sobre la capacidad económica de la empresa. Este mecanismo se halla regulado expresamente en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículo 13 del Reglamento. Seguros.

En relación al artículo 13 se recomienda añadir un apartado 2 del siguiente tenor:

2.-“El coste de los seguros previstos en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación y será repercutible en las correspondientes tarifas”

Esta disposición se deriva de la normativa existente, se regula en la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, y refuerza las garantías de la persona consumidora, de forma que tenga conocimiento expreso de que se le repercute dicho gasto.

14/11d

Artículo 14.2 del Reglamento. Establecimiento del servicio de transporte público regular permanente de uso general.

En el artículo 14.2, párrafo 2, se habla exclusivamente de viabilidad y sostenibilidad de los servicios, y no de su necesidad, por lo que las cuestiones económicas adquieren excesivo protagonismo. Cabe imaginar supuestos que no se contemplen en los Planes, sobre todo en relación a zonas de baja densidad de población y que no sean económicamente viables, pero si necesarios. El criterio de necesidad ha de considerarse, ya que está en consonancia con lo establecido en el apartado 3 del citado artículo 14, que obliga a adecuar los planes cuando no incluyan servicios necesarios.

Artículo 15.1.3 del Reglamento. Proyecto de Establecimiento de servicio público de transporte.

En relación al artículo 15, párrafo 1, punto 3º, Medios materiales, se recomienda incorporar, “así como las condiciones técnicas y de seguridad que reúnan dichos vehículos, así como su antigüedad máxima”.

La justificación radica en la protección de los usuarios y usuarias y de las personas trabajadoras.

Artículo 19.1.a) del Reglamento. Autorización excepcional de tráficos coincidentes.

Se propone incorporar en el primer párrafo tras “razones fundadas de interés público” la expresión “valoradas por la administración competente”.

Por otro lado, en relación al artículo 19.1.a) se habla de población de derecho, y estimamos que este concepto debería de concretarse para su cómputo, ante posibles variaciones poblacionales.

A nivel jurídico-administrativo se diferencia entre población de derecho y de hecho. La población puede variar aumentando o descendiendo el número de habitantes de derecho, por lo que habría que establecer un mecanismo efectivo de determinación.

Artículo 27 del Reglamento. Clasificación de proposiciones.

Se recomienda añadir al artículo 27, un párrafo 3 del siguiente tenor: “Asimismo, se desestimarán las ofertas que con los medios materiales y de personal propuestos, objetivamente no puedan garantizar en la forma debida la prestación del servicio en las condiciones exigidas u ofertadas y su continuidad”.

A la hora de considerar las proposiciones, el Reglamento se basa en una visión pecuniaria de las mismas, por la que se pretende evitar valores anormales o desproporcionados, ignorando otra serie de elementos que podrían dar lugar a situaciones de competencia desleal con otros ofertantes y a diversos perjuicios. La adición que proponemos pretende evitar que una empresa se presente a la licitación ofreciendo condiciones muy ventajosas, e incluso resultar adjudicataria, (aunque no sea el económico el único criterio), pero que estas condiciones ventajosas se basen en una oferta de medios y personal muy restrictiva que pueda suponer situaciones de merma de las condiciones de salud, seguridad o derechos laborales de los trabajadores, de insuficiencias en el servicio, de deficiencias de seguridad y calidad del transporte para los viajeros... etc.

Señalar que el Reglamento estatal de Ordenación del Transporte Terrestre contempla esta cláusula.

Artículo 30 del Reglamento. Entrada en funcionamiento del servicio

El artículo 30 se refiere genéricamente a *Servicios de Inspección*, estimándose necesario indicar expresamente que se trata de servicios de inspección de los transportes terrestres.

Artículo 38 del Reglamento. Transmisión de las concesiones.

En relación al artículo 38, “transmisión de las concesiones” (cesión), se deberán tener en cuenta la legislación laboral, de contratación pública y económica vigentes en el momento de cesión del contrato, así como otras disposiciones administrativas que pudieran corresponder.

14/11 d

Artículo 39 del Reglamento. Extinción e intervención de la concesión. Artículo 45 del Reglamento. Prórroga o transformación.

En relación a los artículo 39 y 45 y por analogía, habría de determinarse lo establecido en el apartado precedente para el artículo 38. En el primer caso por la excepcionalidad de la situación y en el segundo por tratarse de ser una decisión administrativa.

Artículo 44.2 del Reglamento. Establecimiento y habilitación para servicio público de baja utilización

En los supuestos en los que se declare desierto el procedimiento de adjudicación de un contrato de servicio público de baja utilización, y no pueda realizarse el otorgamiento de la habilitación administrativa mediante procedimiento negociado, se propone introducir la convocatoria de un nuevo concurso, que llene así el vacío que de lo contrario resultaría.

Artículo 49.2 del Reglamento. Condiciones de la autorización de transporte regular de uso especial

En ambos párrafos de esta disposición se propone sustituir la expresión “se autorizarán” por “podría autorizarse”.

De esta manera, la autorización no deviene automática en los supuestos contemplados en esta disposición, y relativos a los centros de actividad

de destino del transporte, sino potestativa, siendo posible la sujeción de la misma a condiciones a determinar por la administración competente.

Artículo 53.1 del Reglamento. Vehículos de transporte regular de uso especial

Esta disposición impone a los vehículos destinados al transporte regular de uso especial la necesidad, además de disponer de la correspondiente autorización de transporte discrecional, de cumplir con la legislación vigente, en especial con las normas de seguridad, y las específicas para el transporte de escolares y menores. Seguidamente, insta a las administraciones competentes a fomentar la instalación de sistemas de retención infantil en los vehículos destinados a este tipo de transporte.

14/11 d

Dada la confusión que suscita y la escasa información que aporta el precepto sobre una cuestión tan sensible y con la que el Proyecto de Decreto declara expresamente en su Preámbulo comprometerse como es la seguridad de los escolares en sus desplazamientos a sus centros educativos, este Consejo estima necesaria una concreción expresa y desarrollo en el Reglamento de las disposiciones relativas a la seguridad con las que los vehículos destinados al transporte escolar habrán de cumplir.

Esta concreción es igualmente necesaria en lo que se refiere a la evitación de conflictos competenciales entre departamentos del gobierno vasco habida cuenta que la homologación de los sistemas de retención infantil en los vehículos es competencia de industria y no de transportes.

Artículo 66 del Reglamento. Estaciones de viajeros

En relación al artículo 66 deberá tenerse en cuenta lo establecido en los artículos 12, 13 y en el anexo I del Reglamento 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, en relación a las personas con movilidad reducida, en lo relativo a:

- Designación de estaciones de autobuses y autocares donde debe proporcionarse asistencia a las personas con discapacidad (artículo 12)

- Los gestores de estaciones prestarán en las estaciones designadas asistencia gratuita a las personas con discapacidad (artículo 13)

Artículo 74.2 a) del Reglamento. De los titulares de concesiones y autorizaciones administrativas

En relación al artículo 74.2 a) relativo al libro de ruta se recomienda añadir: “El libro de ruta deberá estar debidamente diligenciado y todas las anotaciones que figuren en el libro deberán anotarse de manera que se garantice su carácter indeleble, no debiendo contener el mismo tachaduras, raspaduras o enmiendas que dificulten su reconocimiento o desvirtúen los datos allí reseñados.”

14/11 d

Esta adición pretende garantizar la no manipulación del documento. En idénticos términos se regula en la Orden FOM/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.

V. CONCLUSIONES

El CES Vasco considera adecuada la tramitación del Proyecto de Estrategia objeto de consulta, con las observaciones que se efectúan en este Dictamen.

En Bilbao, a 30 de junio de 2011

Vº Bº El Presidente
Juan María Otaegui Murua

El Secretario General
Francisco José Huidobro Burgos



**CES
EGAB**

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Arazoetarako Batzordea

©**Edita:** Consejo Económico y Social Vasco
Gran Vía 81, 7ª planta
48011 Bilbao. Bizkaia
www.cesvasco.es

Maquetación: Cuatrobarras Comunicación

Imprenta: Imprenta Gestingraf

Depósito Legal: BI-1979-2011