



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 9 6 / 2 0 0 2

La Laguna, a 1 de julio de 2002.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno en relación con el *Proyecto de Decreto por el que se regula el transporte terrestre sanitario (EXP. 66/2002 PD)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. Se emite el presente Dictamen sobre la adecuación jurídica del Proyecto de Decreto por el que se regula el transporte terrestre sanitario, cumplimentando la solicitud del Excmo. Sr. Presidente del Gobierno, que recaba el parecer de este Organismo con carácter preceptivo y por el procedimiento ordinario, de conformidad con lo previsto en el art. 10.6 de la Ley 4/1984, de 6 de julio, del Consejo Consultivo de Canarias, vigente en el momento en que se interesó el Dictamen, en relación con el art. 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

La Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), que entró en vigor dentro del plazo de tramitación de la acción consultiva instada, en su art. 11.1 B, apartado b), confiere el carácter de preceptivo al Dictamen que verse sobre Proyectos de Reglamento de ejecución de leyes autonómicas, así como a los de desarrollo de normas básicas del Estado.

2. La solicitud de Dictamen viene acompañada de los debidos informes de legalidad, acierto y oportunidad -del Director General de Transportes-; de las Secretarías Generales Técnicas de las Consejerías de Sanidad y Transportes; del Servicio Jurídico; y de la Oficina Presupuestaria. Obra asimismo en las actuaciones el preceptivo certificado del Acuerdo gubernativo sobre la referida solicitud. Se

* **PONENTES:** Sres. Yanes Herreros, Reyes Reyes y Millán Hernández.

cumplen, pues, los requisitos de procedimiento previstos por la legislación aplicable para la tramitación del procedimiento de elaboración de una Norma reglamentaria.

II

1. Según se señaló antes, la preceptividad de la consulta se hace derivar del entendimiento de que el Proyecto reglamentario que se analiza es ejecutivo de ley. Sin embargo, en este supuesto no parece que se esté ejerciendo la potestad reglamentaria del Gobierno en base a una habilitación legal expresa y precisa.

Así, es cierto que hay conexión material con la Ley 11/1994, de 26 de julio, de ordenación sanitaria de Canarias (LOSC), cuyos arts. 3 y 24 podrían habilitar la regulación reglamentaria de algunos de los aspectos que se contienen en el Proyecto, mas, por lo que concierne a la actividad de transportes en sí misma considerada, no existe norma primaria autonómica con ese objeto y, por otra parte, la Ley estatal en la materia (Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres) no puede ser habilitadora de la indicada potestad (cfr. las Sentencias del Tribunal Constitucional, STC, 37/1981, 97/1983, 53/1984, 86/1988, 180/1992 y, en especial, 118/1996, así como los Dictámenes 28, 29, 49 y 53/1994, 39/1995, 44/1996 o 30/1999 de este Organismo).

En efecto, el Estado sólo tiene competencia exclusiva sobre transporte terrestres "que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma" (art. 149.1.21ª de la Constitución, CE), en tanto que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencia sobre el transporte que "se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad" (art. 148.1.5ª CE). El criterio territorial es, por tanto, determinante para determinar la titularidad y ámbito de ejercicio de la competencia en la materia de transportes terrestres a la vista de la respectiva normativa estatutaria.

Precisamente, el Estatuto de Autonomía de Canarias (EAC) atribuye a la Comunidad Autónoma (CAC) competencia, calificada de exclusiva, sobre transporte terrestre (art. 30.18), por lo que, salvo que concurra título que le permita hacerlo, delimitando el ejercicio de esta competencia autonómica, el legislador estatal no tiene capacidad de actuación normativa en la correspondiente materia, que, con la indicada salvedad, puede regular el legislador autonómico.

En cuanto al ámbito sanitario, ha de recordarse que el Estado tiene constitucionalmente competencia exclusiva sobre las bases y la coordinación general de la sanidad (art. 149.1.16ª CE), mientras que la CAC la tiene, en virtud del art. 32.10 EAC, de desarrollo legislativo y ejecución en esta materia.

2. Pues bien, en la ordenación del transporte terrestre sanitario sin duda confluyen ambos títulos materiales de ordenación, de manera que tal concreta materia puede ser ordenada por la CAC de acuerdo con su competencia "exclusiva", y sus posibles límites, en lo referente al transporte, mientras que, en lo concerniente a sus aspectos específicamente sanitarios, ha de hacerlo respetando la regulación de las bases estatales en materia sanitaria.

En este punto, el Real Decreto 619/1998 aprobó una regulación al amparo del art. 40.7 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad (LGS), establecida en ejercicio de la competencia del ya citado art. 149.1.16ª CE. Tales normas reglamentarias, pues, son básicas en la materia, como expresamente se señala en la disposición adicional tercera del Real Decreto, que, por otro lado, ha sido desarrollado por la Orden 215/1998, de 8 de septiembre.

En definitiva, en este contexto ha de reiterarse ante todo la observación que este Organismo ha expresado en múltiples ocasiones, particularmente en el Dictamen 129/2001, relativo al Proyecto de Decreto sobre otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte público y privado complementario de viajeros y mercancías, respecto al ejercicio de la potestad reglamentaria autonómica para regular, ab initio, diversas materias, en especial el transporte.

Así, "persiste la problemática principal de adecuación jurídica de la regulación en la materia, atinente a la competencia de la Comunidad Autónoma (CAC) y al correcto ejercicio de la misma, y, especialmente, al rango y alcance de tal regulación, en relación con el parámetro constitucional, estatutario y eurocomunitario a tener en cuenta al respecto y con el hecho de no existir normativa primaria autonómica que la ordene". Y es que dicha problemática subsiste en lo que concierne a la ordenación en materia de transporte terrestre.

3. En ejercicio de las competencias previstas en los arts. 30.18 y 32.10 EAC, el Gobierno autónomo dictó el Decreto 225/1997, de 18 de septiembre, que regula las autorizaciones de instalación y funcionamiento de centros, servicios,

establecimientos y actividades sanitarias, clasificando como servicios de esta naturaleza a los de transporte sanitario (art. 3.3) y, no obstante, disponiendo al propio tiempo que la autorización de los correspondientes vehículos se regirá por su normativa específica (art. 2.3).

En cuanto al Estado, actuando su competencia exclusiva en materia de transportes terrestres, territorialmente delimitada como se ha dicho y, por ende, no aplicable en Canarias sin más o sin otro apoyo competencial singular y particular, ha dictado la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), siendo de advertir que, en su art. 66.2, califica de especial el transporte de personas enfermas o accidentadas, requiriendo dicho transporte una autorización específica (art. 90).

En esta línea, y necesariamente conectada con la LOTT y la delimitada competencia estatal en la materia, se estableció, con cobertura adicional por su finalidad en el art. 150.2 CE, la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable.

En este ámbito, el Gobierno estatal dictó el Real Decreto 1211/1990, por el que se aprobó el Reglamento de la LOTT (ROTT), el cual, en los arts. 133 a 138, componiendo la Sección 3ª del Capítulo II del Título IV, regula el transporte sanitario, con normas sobre las características técnicas y sanitarias de los vehículos dedicados al mismo y los controles para su uso, incluyendo certificación y autorizaciones para cada uno de ellos, con distinción entre transporte público o privado.

Por otro lado, se dictaron la LGS y el Real Decreto 619/1998, que ya se han mencionado, ordenando este último, en conexión con el art. 134.1 ROTT, las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, así como los distintos tipos de tales vehículos y la necesaria certificación sanitaria, con específica referencia a la LGS (disposición adicional primera).

Y, como igualmente se adelantó, la Orden de 8 de septiembre de 1998, regula, en sus Capítulos II y III, los regímenes de las autorizaciones de transporte sanitario público y de transporte sanitario privado complementario, respectivamente, y, en su Capítulo IV, el régimen de la certificación sanitaria. Además, en la línea del art. 136.3 ROTT, su art. 5 dispone que las autorizaciones de transportes sanitario público

y privado complementario habilitarán para la realización del mismo, tanto urbano como interurbano, en todo el territorio nacional.

III

1. Según se ha dicho precedentemente, el criterio territorial es esencial en el análisis de adecuación jurídica a efectuar porque, partiendo de su utilización por la Constitución para distribuir la competencia reguladora sobre el transporte terrestre entre el Estado y las Comunidades Autónomas y asumida estatutariamente la competencia al respecto constitucionalmente prevista, permite determinar si su ejercicio se hace correctamente en base a esta regulación y, en su caso, de cualquier otra que pueda constitucionalmente incidir en la materia, dictada al amparo de título competencial diferente.

En este sentido, es claro que la competencia prevista en el art. 148.1.5ª CE y los correspondientes preceptos de los Estatutos de Autonomía sólo habilita para regular el transporte por carretera que transcurra únicamente sobre el territorio de cada Comunidad Autónoma y no sobre el de más de una, aunque, por el contrario, la competencia del Estado en la materia no habilita al legislador estatal a regular tal transporte.

"Según lo expresado -ha expuesto el Consejo en su dictamen 30/99 (f. II.1)- es de exclusiva competencia autonómica establecer respecto a los transportes intracomunitarios: si para acceder a la actividad de transportista o a alguna de sus modalidades hay que obtener una autorización o licencia y/o superar pruebas de aptitud (STC 118/1996, Fj 24); los tipos de transporte, públicos o discrecionales, que pueden existir y las normas definitorias de unos y otros (STC 118/1996, Fj 28); legislar sobre el régimen de prestación de los servicios públicos de transporte, con respecto de la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas (STC 118/1996, Fj 29); los transportes discrecionales, *el otorgamiento de autorizaciones para el desarrollo de esa actividad*, su transmisión, modificación, extinción, revocación y el establecimiento de tarifas (STC 118/1996, Fj 35); el transporte privado, sea complementario o no, y el turístico (STC 118/1996, Fj 36), el urbano (STC 118/1996, Fj 37), las estaciones de transporte por carreteras (STC 118/1996, Fj 39) y el régimen de sanciones a esa normativa (STC 118/1996, Fj 41)".

En suma, la STC 118/1996 advierte que "el Estado no puede incidir sobre la ordenación de los transportes intracomunitarios, excepto cuando se halle habilitado para hacerlo por títulos distintos del transporte", de manera que "la actuación pública de la Comunidad Autónoma recurrente ha de sujetarse a la legislación autonómica que se dicte para el sector de los transportes, y no a la LOTT, que sólo será aplicable en aquellos aspectos concretos en los que el Estado pueda invocar un título específico y distinto al de los transportes que sea concurrente con esta materia".

Y la propia Sentencia señala alguno de esos posibles títulos, como la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica (art. 149.1.13ª CE), sobre bases y coordinación general de la sanidad (art. 149.1.16ª CE), o sobre tráfico y circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21ª CE).

2. Justamente, el reiteradamente citado Real Decreto 619/1998 invoca en su exposición de motivos uno de estos títulos de intervención, declarando que se dicta con objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 134.1 ROTT y, ante todo y fundamentalmente, en el art. 40.7 LGS, a tenor del cual la Administración del Estado, sin menoscabo de las competencias de las Comunidades Autónomas, determinará con carácter general las condiciones y requisitos técnicos mínimos para la aprobación y homologación de las instalaciones y equipos de los centros y servicios.

Por demás, el Real Decreto distingue entre las condiciones técnico-sanitarias que regula y otros requisitos técnicos referidos a la protección y seguridad de conductores y viajeros (seguridad vial pasiva) que, al amparo de la competencia estatal exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y con aplicación directa en las Comunidades Autónomas, puede el Estado establecer conforme ha señalado el Tribunal Constitucional en relación con el uso de tacógrafos (STC 118/1996, con cita de la STC 59/1985).

Al respecto, ha de advertirse que el TC ha sostenido una concepción material de legislación básica, conforme a la cual lo esencial del concepto de bases es su contenido, sea o no la norma declarada formalmente básica. Además, aunque el instrumento adecuado para establecer bases normativas es la Ley, en algunos supuestos puede hacerlo el Reglamento, al desarrollar el Gobierno, en uso de su potestad reglamentaria, normas legales de este carácter y concretar la ordenación de la correspondiente materia (SSTC 1/1982, 5/1982).

No obstante, esta concepción e instrumentación ha sido matizada y completada posteriormente (STC 69/1988), de modo que, si bien sigue admitiéndose la previsión de bases normativas mediante normas reglamentarias y aún, excepcionalmente, el carácter básico de decisiones administrativas, hablándose de "actos de ejecución de naturaleza básica" (STC 147/1991), sin embargo, se insiste en que primordial y ordinariamente las bases han de ser calificadas como tales y deben aprobarse por Ley formal. Por eso, el establecimiento reglamentario de normas básicas por el Gobierno ha de hacerse en desarrollo de las legalmente previstas y ha de responder, asimismo, al concepto material de base normativa.

En este sentido, no haciéndose siquiera alusión en el ROTT al carácter básico de sus normas sobre el transporte sanitario, cualquiera que fuese su ámbito, resulta que, sin perjuicio de respetarse las normas básicas contempladas al respecto en el Real Decreto 619/1998, cuya adecuación constitucional no cuestiona el Gobierno autonómico, la regulación de las condiciones de concesión, mantenimiento o retirada de la certificación sanitaria o de las autorizaciones a este transporte en el ámbito autonómico las puede establecer la CAC, no siendo aplicable el mencionado ROTT.

Ahora bien, la mencionada regulación debe aprobarse, ante todo y fundamentalmente, por Ley formal del Parlamento autonómico, presupuesto del ejercicio de la potestad reglamentaria del Gobierno en este ámbito, en cuanto en aquélla se contemplen determinaciones que supongan limitaciones o restricciones al derecho fundamental de libertad de empresa (art. 38 CE), en relación con el cual existe una reserva relativa de Ley, conforme ha explicado el Consejo en su Dictamen 30/1999 (F. III).

IV

Respecto al articulado del Proyecto reglamentario se formulan las observaciones que a continuación se exponen:

Art. 4.-

En el apartado a) se establece como requisito que ha de concurrir en las personas jurídicas que pretendan obtener autorización de transporte terrestre sanitario el de "revestir (...) la forma de sociedad mercantil, sociedad anónima

laboral o cooperativa de trabajo asociado", lo que suscita las siguientes consideraciones:

1ª. Aunque la nueva Ley estatal de cooperativas (Ley 27/1999, de 16 de julio, aplicable en la Comunidad Autónoma en defecto de la regulación que ésta podría llevar a efecto al amparo de la competencia exclusiva del art. 30.24 EAC) mantiene la vieja distinción entre sociedades mercantiles y sociedades cooperativas, a fin de subrayar la diferenciación social resultante de los principios que clásicamente inspiraron la actuación de estas últimas (puerta abierta, ciclo cerrado, fundamentación no capitalista de la condición de socio, autogobierno, gestión y control democráticos), su naturaleza mercantil se reconoce expresamente en el Código de Comercio (art. 124) para las que desarrollen su actividad con terceros y se encuentra hoy generalmente admitida, desprendiéndose de su sometimiento, derivado de la propia Ley 27/1999, a las normas que configuran el estatuto jurídico del empresario (art. 61 y disposición adicional) y del objetivo, que la misma establece como prioritario, de "reforzar la consolidación empresarial de la cooperativa" (Exposición de Motivos, pfo. 12º).

2ª. La distinción por razón de la forma entre sociedades mercantiles y sociedades anónimas laborales es improcedente, pues, aunque estas últimas son, al igual que las cooperativas, sociedades de base mutualista, por oposición a las de base capitalista, han de revestir necesariamente la forma de sociedad anónima o de sociedad de responsabilidad limitada y sólo adquieren personalidad jurídica mediante su inscripción en el Registro Mercantil (arts. 1 y 4.2 de la Ley 4/1997, de 24 de marzo, de Sociedades Laborales).

3ª. La exigencia de que las sociedades laborales sean precisamente anónimas parece corresponder a un marco jurídico de referencia anterior -definido por la Ley 15/1986, de 25 de abril, de Sociedades Anónimas Laborales, derogada-, pero carece hoy de sentido, pues, admitiendo la vigente Ley 4/1997, según se acaba de exponer, la constitución de las sociedades laborales con forma de sociedad de responsabilidad limitada y siendo ésta una forma de sociedad mercantil, podrían acceder a la autorización de transporte terrestre en cualquiera de las formas que revistan.

Art. 5.-

Prohíbe que puedan dedicarse al transporte sanitario vehículos con una antigüedad superior a 10 años, contados desde su primera matriculación. En

relación con este precepto, la disposición transitoria establece un plazo de seis años, contado desde la entrada en vigor del reglamento *in fieri*, para que las empresas e instituciones dedicadas al transporte sanitario cumplan con este requisito.

Según se advirtió, en base a lo establecido en el art. 40.7 LGS, el Gobierno estatal dictó el Real Decreto 619/1998, de 17 de abril, que ordena las características técnicas del transporte sanitario por carretera, sin disponer como requisito que los vehículos no sobrepasen un cierto límite de antigüedad. Sin embargo, la Orden Ministerial de 3 de septiembre de 1998, que desarrolla esta reglamentación, prohíbe en su art. 7 que los vehículos de más de ocho años de antigüedad se dediquen a este tipo de transporte, determinando su disposición transitoria segunda un plazo de tres años para la adaptación de los vehículos a esta limitación.

Cabe argüir que esta Orden no tiene carácter básico, conectado al desarrollo de normas básicas precedentes (art. 40.7 LGS y Real Decreto 619/1998), pues la STC 213/1994 señala que las bases deben ser establecidas por Ley formal o Real Decreto que la desarrolle. Pero también el propio Alto Tribunal, como se apuntó, admite que, excepcionalmente, puedan tener carácter básico normas puramente técnicas o aún actuaciones ejecutivas propiamente dichas.

En todo caso, aunque la referida Orden Ministerial no menciona tampoco su posible carácter de normativa básica, sucede que, además de ser aplicable sin duda alguna al transporte terrestre, sanitario o no, de competencia estatal, ordenado por la LOTT y el ROTT, contiene regulación que, en desarrollo de otras disposiciones legales y reglamentarias, tiene amparo en un título competencial diferente al transporte terrestre o la sanidad, cual es el tráfico y circulación de vehículos, de forma que tal regulación es de aplicación general y ha de ser respetada por la CAC al ejercer su competencia de orden concurrente o en materia conexa.

Y, como ha declarado reiteradamente el Tribunal Constitucional (SSTC 59/1985, de 6 de mayo; 181/1992, de 16 de noviembre; 203/1992, de 26 de noviembre; 14/1994, de 20 de enero; y 183/1996, de 14 de noviembre) la competencia exclusiva que el art. 149.1.21ª CE atribuye al Estado comprende la de establecer las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos,

cualesquiera, al objeto de garantizar la seguridad vial y la de las personas implicadas en los diversos transportes.

Desde luego, una norma que establece un límite de antigüedad a los vehículos dedicados a determinado tipo de transporte especial, cual es el de los transportes sanitarios, que por demás frecuentemente son utilizados en situaciones de emergencia, es una norma de seguridad vial para cuyo establecimiento el único competente es el Estado, pues las garantías para la seguridad en la circulación deben ser uniformes en todo el territorio nacional. Por tanto, siendo cuestión sujeta a la antedicha competencia exclusiva, no cabe en ella la intervención de las Comunidades Autónomas, modificando o desarrollando las prescripciones estatales al efecto.

Art. 6.-

1. Al margen de su defectuosa redacción, la rúbrica de este art. no se corresponde con su contenido, pues no clasifica los servicios de transporte atendiendo al tipo de vehículos utilizados ni a la forma de su adquisición, sino a los criterios de onerosidad o gratuidad del servicio [subapartados A) y B)] y de la naturaleza, pública o privada, del sujeto que los presta [subapartado C)]. Y ello, aunque el apartado 3 regule la posibilidad de que los vehículos en cuestión puedan ser utilizados por razón de diferentes títulos jurídicos.

2. Es característica del transporte privado complementario, tal como aparece regulado en el subapartado B), su prestación gratuita por el patrono o empleador en favor de sus trabajadores [en el mismo sentido, art. 102.2.a), párrafo 2º, LOTT].

Siendo esto así, el término "empresas" de su segundo párrafo ha de entenderse en sentido jurídico-laboral, sobrando, por superflua, la referencia a las entidades sin ánimo de lucro y a las comunidades de bienes, que pueden ser empresarios conforme al art. 1.2 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (TRLET), aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

3. En el apartado 2, la exigencia de integración en alguna de las diferentes organizaciones queda determinada, por lo que se refiere a los vehículos, a través de lo previsto en el apartado 3; pero adolece de indeterminación en cuanto a los conductores, lo que puede suscitar dudas interpretativas, particularmente en

cuanto a si han de considerarse o no integrados en las correspondientes organizaciones los conductores facilitados por empresas de trabajo temporal.

4. El art. 6.1.B) incluye en el transporte privado complementario a entidades benéficas, como la Cruz Roja o asociaciones de voluntarios de protección civil, que se dediquen a la prestación de servicios sanitarios sin ánimo de lucro, y limita su actividad de transporte sanitario al traslado de empleados o asalariados de las mismas accidentados o enfermos.

Pero no hay Ley que imponga que todo transporte sanitario deba realizarse a cambio de retribución, ni que prohíba que asociaciones y entidades benéficas presten gratuitamente servicios de transporte sanitario. Sin una Ley previa que imponga esas restricciones, el Reglamento no las puede imponer por sí mismo. Más concretamente, en lo que respecta a las asociaciones y entidades benéficas, este precepto infringe la reserva de ley del art. 53.1 CE en relación con los arts. 22 y 34 de la misma.

Art. 8.-

El apartado 1,c) exige a las empresas de transporte sanitario que dispongan como mínimo de tres vehículos. En coherencia con este requisito, el apartado 3 dispone la revocación de las autorizaciones cuando se reduzca a menos de tres el parque móvil de la empresa. Pues bien, es notorio que la libertad de empresa reconocida en el art. 38 CE comprende la de iniciar una actividad empresarial y la de adquirir y disponer de los medios necesarios; facultades que sólo pueden ser limitadas por Ley, según el art. 53.1 CE, sin que un Reglamento pueda restringirlas sin una Ley previa que lo habilite para ello, fijando los criterios al respecto.

Y, resultando que en el Ordenamiento autonómico no existe una Ley que autorice a imponer por Reglamento el requisito de disponer un cierto número de vehículos a quienes pretendan iniciar o sostener una empresa de transporte sanitario, no es jurídicamente adecuada la regulación del art. 8.1, c) y 3 por infringir la reserva de ley del art. 53.1 CE, en relación con su art. 38.

Art. 9.-

Tras establecer en su letra a) que el solicitante de que se trata puede ser una entidad sin ánimo de lucro, el b) equipara las entidades y asociaciones

benéficas a las empresas que deseen disponer de transporte sanitario para sus empleados; razón por la que debe ser cuestionada su adecuación jurídica por el mismo motivo por el que se cuestionó la del art. 6.1,B).

Además, este apartado b) atribuye a la Administración la potestad de denegar o limitar el número de autorizaciones "en función de los datos con que cuente". Pero, si en este mismo apartado se dispone que la autorización se justifica por la naturaleza y volumen de la actividad de la empresa, la autorización debe concederse en función de datos comprobados, no de los disponibles por la Administración, sin importar su procedencia o comprobación, pues ello supone configurar una potestad ilimitada de denegación de la autorización.

Art. 10.-

Dado que el Proyecto establece, como requisito *previo* para el desarrollo de la actividad de transporte sanitario, la obtención de autorización administrativa (art. 2.1), por otra parte conjunta y simultáneamente para todos los vehículos del transportista (art. 8.1.c)), es una onerosidad injustificada, particularmente para las empresas transportistas de nueva creación, la exigencia de que empresa y trabajadores se encuentren inscrita/afiliados y en alta en la Seguridad Social en el momento de la solicitud, sobre todo si la autorización se demora o no llega a concederse (apartado 1,g)).

Lo mismo ha de indicarse respecto a otros requisitos conexos a los diferentes documentos mencionados en este apartado 1, como el previsto en la letra i), o bien, en el art. 20.1,c).

Por otro lado, es confusa, y por ello generadora de inseguridad jurídica, la redacción del apartado 3 de este art.

Art. 15.-

La consecuencia normal para los supuestos de falta de visado es la caducidad de la autorización, según el art. 12.2 del Proyecto. Por eso, ha de suprimirse la referencia en este precepto a las "autorizaciones suspendidas", o bien, regularse propiamente el correspondiente instituto jurídico, distinto a la caducidad.

A este fin no basta la conexión del art. 15 con el 18.3, pues la suspensión de que trata el primero puede enervarse mediante rehabilitación, que ha de solicitar el interesado dentro del año siguiente al vencimiento de los dos años de

eficacia de la autorización (art. 12.1), siendo por ello inaplicable a la suspensión de que trata el segundo, pues resulta inaceptable que espere el particular a que se produzca el vencimiento antedicho para enervarla, al poderse producir en cualquier momento.

Art. 18.-

Aunque parezca obvio, es pertinente reservar la revocación de la certificación técnico-sanitaria para aquellos supuestos de alteraciones sustanciales que, comparadas con las exigidas reglamentariamente, resulten determinantes.

Art. 20.-

La referencia a "la entidad" del apartado 1.b) limita, acaso inadvertidamente, el círculo de solicitantes a las personas jurídicas, siendo así que los interesados pueden ser también las personas físicas según el propio Proyecto.

Art. 21.-

La redacción ambigua del primer párrafo impide identificar con seguridad el sujeto al que corresponde determinar los lugares de localización de los vehículos durante los turnos de servicio. Desde luego, si la expresión "que se determinen" supone la atribución decisoria al Gobierno, habría de reiterarse aquí la observación de que, siendo esto una limitación a la libertad de empresa, la norma es inadecuada por insuficiencia de rango y/o falta de habilitación legal para hacerlo.

Art. 22.-

Su apartado 2 ha de atender a que, según la disposición adicional primera, punto 2, del Real Decreto 619/1998, precepto calificado de básico, el incumplimiento de las condiciones de la certificación técnico-sanitaria será sancionado de conformidad con lo dispuesto en la LGS y sus normas de desarrollo.

Disposición Adicional Cuarta.-

Apodera a la Administración para fijar las tarifas de los servicios de transporte sanitario, pero tasar los precios de los productos y servicios ofrecidos

por las empresas al público constituye una de las intervenciones más restrictivas en la esfera de la libertad de empresa, de modo que tal intervención sólo puede ser introducida por Ley, sin que el Reglamento lo pueda hacer originalmente o sin una Ley previa que lo habilite expresa y delimitadamente para ello.

Disposición Transitoria.-

Su redacción es confusa. En todo caso, si se pretende decir que los vehículos de quienes ejercen actualmente la actividad de transporte sanitario deben acomodarse gradualmente, en el plazo de los seis años siguientes a la entrada en vigor del Decreto, a la exigencia de antigüedad inferior a diez años establecida en el art. 6, habría de expresarse claramente cómo ha de producirse la acomodación.

Disposición Final Primera.-

Las condiciones técnicas de equipamiento y material de los vehículos ya están fijadas, con carácter básico, en el Real Decreto 619/1998.

Disposición Derogatoria.-

El párrafo segundo parece derogar disposiciones estatales en cuanto se apliquen en el territorio de la CAC. Sin embargo, la eventual inaplicación en Canarias de las normas estatales, cuando proceda, no puede confundirse con su derogación, determinación normativa que no tiene la CAC competencia para establecer respecto a normas de otros Ordenamientos.

C O N C L U S I O N E S

1.- Se reproducen las observaciones ya sostenidas en Dictámenes anteriores sobre los efectos derivables de la inexistencia de norma primaria autonómica de ordenación en materia de transportes terrestres, en general, o sanitarios, en particular, con sus pertinentes consecuencias (Fundamentos II y III).

2.- Además, se formulan otras observaciones al articulado, incluyendo en su caso objeciones de legalidad (Fundamento IV).