



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 130/2019

(Pleno)

La Laguna, a 8 de abril de 2019.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Proyecto de Decreto que modifica el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el Transporte Terrestre Sanitario (EXP. 112/2019 PD)**.

FUNDAMENTOS

I

Preceptividad y urgencia del dictamen.

1. Sobre la solicitud y preceptividad del dictamen.

El Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias solicita, al amparo de lo dispuesto en los arts. 11.1.B.b) y 12.1 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), Dictamen preceptivo sobre el «Proyecto de Decreto que modifica el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el Transporte Terrestre Sanitario», según resulta del certificado del acuerdo gubernativo, adoptado el 18 de marzo de 2019, que acompaña a la petición de dictamen (art. 50.1 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo, aprobado por Decreto 181/2005, de 26 de julio), este carácter determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo para emitirlo y la legitimación del Presidente del Gobierno para solicitarlo, según los arts. 11.1.B.b) y 12.1 LCCC.

La aprobación del Proyecto de Decreto corresponde al Gobierno como titular de la potestad reglamentaria (arts. 50.3 del Estatuto de Autonomía de Canarias y 22 y 33 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, del Gobierno y de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias).

* Ponente: Sra. Marrero Sánchez.

2. Sobre la urgencia para la emisión del dictamen.

Se solicita la emisión del Dictamen con carácter de urgencia de acuerdo con el art. 20.3 de la LCCC, para lo cual se argumenta que *«teniendo en cuenta el tiempo necesario para la tramitación de los oportunos procedimientos de contratación administrativa, así como el próximo cumplimiento de la antigüedad máxima de los vehículos actualmente destinados a transporte terrestre sanitario y vinculados al servicio público, considerándose necesario, con el fin de que los mismos puedan seguir realizando el transporte sanitario terrestre, modificar con carácter urgente el citado Decreto, introduciendo una disposición transitoria en el mismo que pueda ofrecer una solución transitoria a esta eventualidad»*.

Este Consejo Consultivo, a la vista de la justificación de la urgencia, emite, pues, el dictamen solicitado dentro del plazo fijado que vence el 9 de abril de 2019.

II

Tramitación del Proyecto de Decreto.

En el procedimiento de elaboración del Proyecto de Decreto se ha dado cumplimiento a las exigencias legales y reglamentarias de aplicación previstas en el art. 44 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, del Gobierno y de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias (LGAPCAC), así como en el Decreto 15/2016, de 11 de marzo, del Presidente, por el que se establecen las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno y se aprueban las directrices sobre su forma y estructura.

Consta en el expediente la siguiente documentación:

1.- Memoria-Propuesta emitida por el Director Gerente de la empresa pública (...), sobre la necesidad de la modificación del Decreto sobre el plazo de antigüedad de los vehículos de transporte sanitario terrestre.

2.- Orden de inicio por el trámite de urgencia del Proyecto de Decreto citado de fecha 18 de febrero de 2019, de acuerdo con el art. 33.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se considera necesario que los vehículos actualmente destinados a transporte terrestre sanitario y vinculados al servicio público, y con el fin de que los mismos puedan seguir realizando el transporte sanitario terrestre, modificar con carácter de urgencia el citado Decreto, introduciendo una disposición en el mismo que pueda ofrecer una solución transitoria a esta eventualidad.

3.- Informe de iniciativa reglamentaria de 18 de febrero de 2019 que integra la memoria económica (art. 44 y disposición final primera de la Ley 1/1983), el análisis de impacto de género (art. 6.2 de la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres), impacto empresarial (art. 17 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Fomento y Consolidación del Emprendimiento, el Trabajo Autónomo y las Pymes en la Comunidad Autónoma de Canarias), así como impacto normativo en la infancia y la adolescencia (art. 22 *quinquies* de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, añadido por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de Modificación del Sistema de Protección a la Infancia y Adolescencia) y el impacto normativo en la familia (disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, introducida por la Ley 26/2015, de 28 de julio). Entre otros apartados, se concluye que la norma proyectada no supone la imposición de nuevas obligaciones relevantes a los destinatarios de la misma, por lo que cabe omitir la consulta pública previa, de acuerdo con lo establecido en el art. 133.4, párrafo segundo, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4.- Certificación del Secretario General Técnico de la Consejería de Sanidad de 8 de marzo de 2019 por la que acredita haberse dado los trámites de audiencia e información pública (arts. 16.1 y 18.1 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, en concordancia con el art. 8 de la Ley 5/2010, de 21 de junio, canaria de Fomento de la Participación Ciudadana y el art. 133 de la Ley 39/2015, de 1 de Octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas), aportándose al expediente las alegaciones presentadas. Asimismo, se ha concedido preceptivo trámite de audiencia a las distintas entidades y asociaciones afectadas por el Proyecto de Decreto (norma tercera, apartado 1.c) del vigente Decreto 15/2016, del Presidente, de 11 de marzo, por el que se establecen las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno y se aprueban las directrices sobre su forma y estructura), aportándose al expediente las alegaciones efectuadas por la Federación de Empresarios de Transportes de Canarias (FET), A.C., S.L.U. y la Asociación Canaria de Empresarios de Ambulancias (ACEA). Además se ha evacuado trámite de audiencia a los Cabildos Insulares (art. 4 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares), no habiéndose presentado alegaciones.

5.- Informe preceptivo de la Dirección General de Recursos Económicos del Servicio Canario de la Salud emitido el 22 de febrero de 2019.

6.- Informe preceptivo de la Dirección General de Planificación y Presupuestos de la Consejería de Hacienda, emitido con carácter favorable el 27 de febrero de 2019 [art. 24.2.a) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Hacienda, aprobado por Decreto 86/2016, de 11 de julio].

7.- Informe de la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos del Gobierno de Canarias de 18 de marzo de 2019 [art. 20.f) del Reglamento del Servicio Jurídico, aprobado por Decreto 19/1992, de 7 de febrero].

8.- Informe de valoración del informe de impacto de género, así como oficio de remisión al Instituto Canario de Igualdad de 8 de marzo de 2019 (Directriz Sexta del Anexo al Acuerdo por el que se establecen las directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto por razón de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias, publicada por Resolución de 27 de junio de 2017, en relación con el art. 9.14 del Reglamento Orgánico de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, aprobado por Decreto 137/2016, de 24 de octubre).

9.- Informe de valoración de las observaciones emitidas en el trámite de audiencia y en relación con las observaciones recogidas en el informe de la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos de 18 de marzo de 2019.

10.- Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad obre el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 154/2002, de 24 de octubre por el que se regula el transporte terrestre sanitario, suscrito conjuntamente con la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas y Transportes [art. 44 de la citada Ley 1/1983, de 14 de abril y 15.5.a) del Decreto 212/1991].

11.- Informe de la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno de 7 de marzo de 2019 (art. 2 del Decreto 37/2012, de 3 de mayo).

III

De la competencia de la Comunidad Autónoma sobre la materia.

Este Consejo ya ha tenido ocasión de pronunciarse sobre otras reglamentaciones en la materia, en concreto en los DDCC 28/2015, de 23 de enero, y 96/2002, de 1 de julio, se manifestaba, en relación con la competencia de la Comunidad Autónoma, lo siguiente:

«(E)l Decreto que ahora se pretende modificar «viene a incidir en un doble aspecto de ejercicio de las competencias previstas en los arts. 30.18 y 32.10 EAC» (transportes por carretera y sanidad, respectivamente).

En cuanto al Estado, actuando su competencia exclusiva en materia de transportes terrestres, territorialmente delimitada (...) 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 este ámbito, el Gobierno estatal dictó inicialmente 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.

Posteriormente, el Real Decreto 619/1998, de 17 de abril, estableció las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera 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 Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad (disposición adicional primera). Este Real Decreto fue desarrollado por la Orden de 3 de septiembre de 1998, que 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.

El citado Real Decreto 619/1998 fue sucedido por el vigente Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, mediante el que se han adecuado las características y condiciones exigidas a los vehículos y personal destinado al transporte sanitario a los

avances técnicos y al desarrollo de las ofertas formativas actuales en el ámbito de la formación profesional, siendo desarrollado por la Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio.

Debemos tener en cuenta que «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 establecer 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 atribuye a la Comunidad Autónoma 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 Comunidad la tiene, en virtud del art. 32.10 EAC, de desarrollo legislativo y ejecución en esta materia.

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 Comunidad Autónoma de Canarias 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, ha de señalarse que si el primero de los antedichos Reales Decretos fue dictado al amparo del art. 40.7 de la Ley 14/1986, de 25 de abril («la Administración del Estado, sin menoscabo de las competencias de las Comunidades Autónomas, desarrollará las siguientes actuaciones: (...) la determinación con carácter general de las condiciones y requisitos técnicos mínimos para la aprobación y homologación de las instalaciones y equipos de los centros y servicios»), el vigente R.D. 836/2012 también toma su amparo del art. 19 de la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de Cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud, como prestación de

transporte sanitario, conforme al cual «el transporte sanitario, que necesariamente deberá ser accesible a las personas con discapacidad, consiste en el desplazamiento de enfermos por causas exclusivamente clínicas, cuya situación les impida desplazarse en los medios ordinarios de transporte. Esta prestación se facilitará de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan por las Administraciones sanitarias competentes».

Según la disposición final segunda (título competencial) del citado R.D. 836/2012, «este Real Decreto tiene carácter de norma básica de conformidad con lo establecido en el artículo 149.1.16ª de la Constitución, sobre bases y coordinación general de la sanidad, y los artículos 2.1 y 40.7 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad. Se exceptúan de lo anterior, los apartados A), B) y C) del artículo 3.1, dictados de conformidad con el artículo 149.1.21ª de la Constitución, sobre tráfico y circulación de vehículos a motor (...). Tampoco tendrán el carácter de norma básica las disposiciones adicionales tercera y cuarta del presente real decreto, dictadas de conformidad con el artículo 149.1.3ª y 4ª de la Constitución».

Según el art. 3 del R.D. 836/2012 (características de los vehículos), «todos los vehículos de transporte sanitario, sea cual fuere su clase», deberán cumplir las exigencias que señala, «sin perjuicio de lo establecido por la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» y las «exigencias en materia de homologación de vehículos establecidas conforme a la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos a motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, así como la normativa nacional dictada en España para su transposición».

La disposición adicional segunda del R.D. 836/2012 (condiciones mínimas) indica que «los requisitos y condiciones técnicas regulados en este real decreto y considerados como básicos tienen el carácter de mínimos, pudiendo ser mejoradas por las empresas en la prestación de los servicios. Asimismo, las Administraciones de las Comunidades Autónomas podrán exigir cuantos otros requisitos y condiciones técnicas estimen convenientes en relación con los vehículos que hayan de utilizar las empresas con las que contraten servicios de transporte sanitario, así como con la dotación de personal con que hayan de contar».

Por su parte, el art. 32.a) de la citada Orden PRE 1435/2013, de 23 de julio, dispone que para la «obtención de la certificación técnico sanitaria será necesario

acreditar» que «el vehículo deberá estar matriculado y habilitado para circular y no podrá superar la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación», sustituyendo los «ocho años» que señalaba la anterior Orden de 3 de septiembre de 1998 y que dispone el aun vigente art. 5 del Decreto 154/2002 que se pretende modificar. No obstante, la disposición final primera de esta Orden, relativa al título competencial, señala que la misma «se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 21ª del artículo 149.1 de la Constitución Española que atribuye al Estado competencia en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma», por lo que la misma no es aplicable con el carácter de básica, al amparo de este título competencial, a la Comunidad Autónoma de Canarias, por cuanto es evidente que el transporte terrestre en las islas no puede transcurrir fuera del ámbito territorial de la comunidad autónoma, por la propia realidad física insular, que, además, no limita con ninguna otra comunidad autónoma».

El nuevo Estatuto de Autonomía de Canarias (EAC), aprobado por Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, viene a clarificar más el deslinde de competencias, ya que el art. 160 dispone que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago y que esa competencia incluye, en todo caso, entre otras, la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de los servicios y las actividades, incluyendo el transporte urbano e interurbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros y mercancías, el transporte turístico, escolar o de menores, sanitario, funerario, de mercancías peligrosas o perecederas y de otros que requieran un régimen específico, respetando las competencias estatales sobre seguridad pública.

Por tanto, el nuevo EAC atribuye, con carácter de competencia exclusiva, el transporte sanitario, respetando las competencias estatales sobre seguridad pública, entre las que no se encuentra la antigüedad de los vehículos destinados a tal transporte porque la norma estatal que regula tal antigüedad se dicta al amparo de la competencia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad (art. 149.1.21ª CE), por lo que no es de aplicación en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

En definitiva, la Comunidad Autónoma es competente en exclusiva para regular la materia objeto del PD.

IV

Marco jurídico actual.

El Decreto 154/2002 vino a colmar la laguna existente en materia de transporte terrestre sanitario, sustituyendo a la normativa estatal que hasta ese momento se aplicaba en relación con dicha materia en la Comunidad Autónoma de Canarias en virtud de la cláusula de supletoriedad prevista en el art. 149.3 CE, ya que el art. 15 del Estatuto de Autonomía vigente en ese momento otorgaba al Gobierno la potestad reglamentaria (el art. 50 del nuevo EAC).

La aprobación del Decreto se justificaba en las características propias de nuestra Comunidad Autónoma, que hacían necesario establecer un régimen jurídico diferenciado, en algunos aspectos, del recogido en la normativa estatal, de las autorizaciones habilitantes para el ejercicio de la actividad de transporte terrestre sanitario, así como los requisitos de los vehículos afectos a la actividad, su sustitución y el visado de las autorizaciones en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Posteriormente, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias se aprobó con el objeto de llevar a cabo la ordenación del transporte por carretera y de las actividades complementarias relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de las islas, es decir, reguló la actividad del transporte por carretera en todas sus modalidades, públicas y privadas.

La sección 4ª del Capítulo VI (disposiciones particulares sobre determinados tipos de transportes) del Título III (servicios de transporte por carretera) está dedicado al transporte sanitario, en cuyo art. 74 define y regula los requisitos mínimos de tal transporte, disponiendo que para su realización será necesaria la obtención previa de autorización administrativa para cada vehículo, siempre que, además de los generales, se reúnan los requisitos subjetivos y objetivos que se establezcan por el Gobierno de Canarias y que para la obtención de la certificación técnico-sanitaria deben reunir las condiciones técnico-sanitarias y de personal que se establezcan reglamentariamente.

Por último, la disposición final primera de la Ley autoriza al Gobierno de Canarias para dictar cuantas normas resulten necesarias para su desarrollo.

Desarrollo reglamentario que es cubierto por el Decreto 154/2002, que se pretende modificar puntualmente por el PD que se dictamina.

V

Objeto, estructura y justificación de la norma proyectada.

1. El Proyecto de Decreto tiene por objeto establecer un periodo transitorio, en cuanto a la antigüedad de los vehículos que prestan el transporte sanitario público, entre el antiguo y el nuevo concurso de transporte sanitario, con la finalidad de garantizar la prestación del servicio público y la renovación del parque móvil a las nuevas características exigidas para dichas ambulancias, sin que ello suponga la merma del servicio público.

Es decir, el PD excepciona transitoriamente la antigüedad del parque móvil público que realiza el transporte público sanitario, que no puede ser superior a diez años, elevándolo hasta doce años, mientras se resuelve el concurso ya convocado para la concesión del transporte sanitario público.

2. Para ese sencillo propósito, el PD se estructura en un preámbulo, un artículo único y una disposición final.

Mediante el artículo único se modifica el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el transporte terrestre sanitario, con la finalidad, primero, de modificar la numeración de la disposición transitoria única, que se convierte en la disposición transitoria primera, y segundo, añadir una disposición transitoria segunda con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria segunda. Régimen excepcional de los vehículos vinculados a la prestación del servicio público de transporte sanitario terrestre en virtud de los contratos suscritos en los años 2009 y 2010.

Quedan exceptuados del límite de antigüedad máxima previsto en el artículo 5, los vehículos de transporte sanitario terrestre vinculados con exclusividad a la prestación del servicio público de transporte sanitario, en virtud de los contratos suscritos en los años 2009 y 2010, y acreditados por el Servicio Canario de la Salud, hasta el inicio de la prestación del servicio derivado de la nueva contratación pública de transporte sanitario terrestre que lleva a cabo el Servicio Canario de la Salud, a través de la empresa pública (...)

En todo caso, la antigüedad máxima de dichos vehículos no podrá superar en ningún caso el plazo de 12 años desde su primera matriculación».

Por su parte, la disposición final única regula la entrada en vigor del PD, disponiendo que lo hará el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

3. El PD se justifica, según su preámbulo, en que el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el transporte terrestre sanitario, establece en su artículo 5 la antigüedad máxima de los vehículos destinados al transporte sanitario (10 años).

Actualmente, la mayoría de las ambulancias vinculadas al servicio público prestado por el Servicio Canario de la Salud, a través de la empresa pública (...) que han permitido garantizar la prestación del mismo, están prestas a cumplir ese límite de antigüedad previsto en el art. 5 del Decreto 154/2002, de 24 de octubre.

El nuevo concurso público de transporte sanitario terrestre por medio de ambulancias del Servicio Canario de la Salud, que se ejecutará a través de la empresa pública (...), supondrá un salto cualitativo en todo lo concerniente a las características técnicas y sanitarias de los vehículos que prestarán dicho servicio público.

Con fecha 28 de enero de 2019 se han publicado las diferentes licitaciones para la contratación de los servicios de transporte terrestre sanitario mediante ambulancias.

Es por ello que se requiere establecer un periodo transitorio entre el antiguo y el nuevo concurso público de transporte sanitario con la finalidad de garantizar la prestación del servicio público y la renovación del parque móvil a las nuevas características exigidas para dichas ambulancias, sin que ello suponga la merma del servicio público.

VI

Observaciones al Proyecto de Decreto.

1. En la introducción a modo de preámbulo del Proyecto de Decreto que se somete a Dictamen se expone que «La Comunidad Autónoma de Canarias tiene la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago, a tenor de lo establecido en la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias», como se puede observar no se concreta el precepto del EAC que atribuye la competencia exclusiva a la Comunidad Autónoma en esta materia, por lo que debería especificarse que dicha competencia se encuentra atribuida en el art. 160 EAC.

De otro lado, en el penúltimo párrafo del preámbulo se hace una exposición vaga y genérica de los principios de buena regulación del art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, echándose en falta la justificación del principio de transparencia, por lo que sería conveniente un mayor y más completo desarrollo de estos principios.

2. En la medida en que, de manera transitoria y puntual, se eleva la antigüedad de los vehículos destinados a transporte sanitario a un máximo de 12 años mientras se resuelve el concurso ya convocado para la concesión del transporte sanitario público, el PD se adecua a su parámetro normativo de adecuación.

No obstante ello, se ha de reiterar la observación contenida en el Dictamen 28/2015, dictado con ocasión también de una modificación puntual del Decreto 154/2002 con la finalidad de sustituir el límite en su momento vigente de antigüedad de los vehículos de este tipo de transporte, que era de ocho años, hasta una antigüedad de 10 años, en el sentido de que, si bien se tiene título competencial para operar la actual modificación, ello sin perjuicio del cumplimiento de las normas sobre inspección técnica de vehículos, contenidas actualmente en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, que dispone la revisión «anual» para los vehículos de «hasta cinco años» y «semestral» para los «de más de cinco años» para el caso de ambulancias.

3. Sin perjuicio de lo anterior, es preciso reparar en que el apartado primero del artículo único, que modifica la numeración de la disposición transitoria única del Decreto 154/2002, manteniéndola como disposición transitoria primera, carece de sentido.

En efecto, esa disposición transitoria única del Decreto 154/2002, vigente desde el año 2002, establece que las empresas e instituciones que en el momento de entrada en vigor del presente Decreto vengan legalmente ejerciendo la actividad de transporte terrestre sanitario dispondrán de un plazo de tres años, para que a los vehículos adscritos a las mismas se les exija la antigüedad máxima establecida en el mismo.

Es obvio que ya se ha cumplido con creces (desde hace casi 15 años) el plazo de 3 años de que dispusieron las empresas e instituciones que venían legalmente ejerciendo la actividad de transporte terrestre sanitario en 2002 para que a los vehículos adscritos a ese transporte se les exigiera la antigüedad máxima en ese momento (8 años), por lo que no tiene ningún objeto mantener la vigencia de tal

disposición transitoria cuyos efectos estaban circunscritos a un espacio temporal ya ampliamente superado.

En ese sentido, este Consejo entiende que, de acuerdo con las directrices sobre la forma y estructura de las iniciativas normativas del Gobierno, contenidas en el Decreto 15/2016, de 11 de marzo, del Presidente, debe suprimirse el contenido de la actual disposición transitoria única del Decreto 154/2002, modificándola con la redacción de la nueva disposición transitoria segunda, quedando una única disposición transitoria única del Decreto 154/2002.

C O N C L U S I Ó N

El Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el transporte terrestre sanitario, es conforme a Derecho, sin perjuicio de las observaciones realizadas en el Fundamento VI.