

D I C T A M E N 2 9 4 / 2 0 2 6

(Pleno)

San Cristóbal de La Laguna, a 20 de julio de 2026.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con 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 (EXP. 281/2026 PD)**.

F U N D A M E N T O S

I

Solicitud y carácter preceptivo del dictamen

1. El Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias, al amparo del art. 11.1.B.b) en relación con el art. 12.1 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), solicita dictamen, por el procedimiento de urgencia, sobre 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*» (en lo sucesivo, PD).

Se acompaña a la solicitud de Dictamen el certificado del acuerdo de toma en consideración del Proyecto de Decreto (PD) y de solicitud de dictamen, adoptado en sesión del Consejo de Gobierno celebrada el 29 de junio de 2026 (art. 50.1 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Canarias, aprobado por Decreto 181/2005, de 26 de julio).

2. Se ha solicitado el dictamen con carácter preceptivo, de conformidad con lo previsto en el art. 11.1.B.b) LCCC, según el cual procede tal solicitud cuando se trate de «*Proyectos de reglamento de ejecución de leyes autonómicas, de desarrollo de normas básicas del Estado y, en su caso, de normas de la Unión Europea*».

Cabe señalar que el PD que nos ocupa se dicta en ejecución de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (LOTCC),

* Ponente: Sra. Navarro de Paz.

pues modifica puntualmente el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el transporte terrestre sanitario, dictado en cumplimiento del art. 74.5 LOTCC, el cual dispone en relación con la autorización administrativa necesaria para desarrollar tal tipo de transporte que *«Para la obtención de dicha certificación, los vehículos sanitarios deben reunir las condiciones técnico-sanitarias y de personal que se establezcan reglamentariamente»* y disposición final primera, apartado 2. LOTCC, que dispone que *«Se autoriza al Gobierno de Canarias para que dicte cuantas normas resulten necesarias para el desarrollo de la presente ley»*.

3. La solicitud de dictamen ha sido cursada por el procedimiento de urgencia ex art. 20.3 LCCC. A este respecto, en el acuerdo gubernativo de toma en consideración del PD y en la Orden conjunta de las Consejerías de Sanidad y de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad, núm. 182/2026, de 25 de marzo, por la que se acordó el inicio del procedimiento de elaboración del PD que nos ocupa, se justifica tal urgencia señalando que:

«Ante las dificultades existentes en la sustitución de vehículos destinados al transporte sanitario, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación de dicho servicio, resulta acertado y oportuno flexibilizar el requisito de la antigüedad máxima de los vehículos destinados al transporte terrestre sanitario con una garantía de seguridad, modificando nuevamente la Disposición Adicional Sexta del citado Decreto 154/2002, a fin de permitir que los vehículos dedicados al transporte sanitario, matriculados en 2015 y 2016, una vez superada la antigüedad de diez años, podrán continuar prestando sus servicios en la actividad de transporte sanitario hasta el 31 de diciembre de 2026.

Con la modificación propuesta, se pretende garantizar que las empresas dedicadas al transporte sanitario en Canarias puedan seguir prestando los servicios de transporte, evitando de esta forma poner en peligro la prestación de una actividad considerada esencial por reducción de la oferta».

Es necesario aclarar que el texto de la norma proyectada esta referido de forma concreta a vehículos matriculados en 2015 o posterior y a los que se les permite desarrollar la actividad hasta 31 de diciembre de 2027 y no 2016 como consta en la citada Orden conjunta y en el Acuerdo gubernativo.

Sobre la solicitud de dictamen con carácter urgente ha tenido ocasión de pronunciarse este Organismo consultivo, entre diversos Dictámenes, en el Dictamen 532/2023, de 21 de diciembre, emitido en relación con el Proyecto de Decreto, del que posteriormente se aprobaría como el Decreto 452/2023, de 27 de diciembre, mediante el que se modifica el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el transporte terrestre sanitario, con el fin de posibilitar que los vehículos con

una antigüedad superior a diez años puedan continuar con la prestación de sus servicios hasta el 31 de diciembre de 2025, se señalaba lo siguiente, siguiendo la Doctrina reiterada de este Consejo Consultivo:

«De acuerdo con la Ley reguladora de este Consejo, cabe que la emisión de su Dictamen sea requerida con carácter de urgencia, si bien ésta deber ser motivada por el órgano solicitante. En esta exigencia de motivación subyace el criterio de que la urgencia tiene carácter excepcional y como tal ha de responder a razones que de una manera objetiva muestren la necesidad de que el pronunciamiento de este Consejo lo sea con mayor celeridad de lo que corresponde a una tramitación ordinaria. Es decir, no cabe sostener que cabe cualquier motivación al amparo de la posibilidad prevista en el art. 20 de la Ley del Consejo Consultivo, sino que de la misma ha de derivarse la razonabilidad del acortamiento del plazo con que normalmente cuenta este Organismo para emitir su parecer (...)».

Doctrina de la que se extrae que el juicio de razonabilidad para apreciar la urgencia y, por ende, la reducción del plazo para la emisión de dictamen, corresponde exclusivamente a este Organismo consultivo, y ello con independencia de la existencia de una Orden departamental que declare la tramitación urgente del procedimiento, lo que, si bien puede constituir un indicio más para estimar justificada la urgencia de la solicitud, no es vinculante sin más para este Organismo».

Pues bien, en el presente caso, se considera debidamente justificada la referida urgencia por las razones expuestas por el Gobierno.

II

Procedimiento de elaboración de la norma proyectada

1. La presente iniciativa reglamentaria se rige, en cuanto a su procedimiento de elaboración y aprobación, por lo dispuesto en los arts. 68 y 80 de la Ley 4/2023, de 23 de marzo, de la Presidencia y del Gobierno de Canarias -en adelante, LPGC-. Igualmente, resulta de aplicación 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 -en adelante, Decreto 15/2016- en lo que no se oponga, contradiga o resulte incompatible con la norma legal citada, de acuerdo con lo establecido en la disposición derogatoria única de la LPGC.

2. En cuanto a su concreta tramitación, consta en el expediente remitido a este Consejo Consultivo, además del texto del PD y el certificado del Acuerdo del

Gobierno antes mencionado, la emisión y realización de los siguientes informes y trámites preceptivos:

- Informe de iniciativa reglamentaria, emitido por el Director del Servicio Canario de la Salud y la Directora General de Transportes y Movilidad, el día 19 de marzo de 2026 (art. 80, apartado 4 LPGC y norma octava, apartado 1, y novena del Decreto 15/2026) y se analizan los siguientes aspectos:

I. Identificación de la situación jurídica y de hecho y justificación de la iniciativa.

II. Aspectos técnicos-jurídicos, estructura y contenido.

III. Memoria Económica.

IV. Impacto por razón de género [art. 6.2 de la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres; normas segunda, apartado segundo, letra c) y norma novena, apartado primero, letra e) del Decreto 15/2016; y Directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias, y su guía metodológica, aprobadas respectivamente por Acuerdos del Gobierno de Canarias de 26 de junio y 10 de julio de 2017].

V. Impacto en la infancia y adolescencia, conforme a lo previsto en el art. 22 *quinquies* de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la redacción dada por el apartado veintiuno del art. 1 de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.

VI. Impacto en la familia, según lo indicado en la Disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en la redacción dada por el apartado tres de la Disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.

VII. 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 en relación con la norma novena, apartado primero, letra f) del Decreto 15/2016].

VIII. Impacto por razón de cambio climático [art. 80.6 LPGC en relación con el art. 26.3, letra h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno].

- Orden conjunta de las Consejerías de Sanidad y de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad, núm. 182/2026, de 25 de marzo (art. 80.1 LPGC), por la que se resuelve iniciar el procedimiento de elaboración de la norma y su tramitación por la vía de urgencia.

- En el expediente remitido a este Consejo Consultivo no obra el informe de la Oficina Presupuestaria [art. 2.2.f) del Decreto 153/1985, de 17 de mayo, por el que se crean las oficinas presupuestarias de las Consejerías del Gobierno de Canarias].

Así mismo, tampoco obra en dicho expediente el informe de la Dirección General de Planificación y Presupuesto de 23 de diciembre de 2025 [art. 27.2,h) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Hacienda y Relaciones con la Unión Europea, aprobado por Decreto 107/2024, de 31 de julio].

- Informe de la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos de 8 de junio de 2026, emitido de conformidad con lo dispuesto en el art. 20.f) del Decreto 19/1992, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio Jurídico del Gobierno de Canarias.

- Informe de legalidad, emitido conjuntamente por la Secretaria General del Servicio Canario de la Salud y la Secretaria de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad [norma Cuarta del Decreto 15/2016 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 y el art. 15.5.a) del Decreto 212/1991, de 11 de septiembre, de Organización de los Departamentos de la Administración Autonómica de Canarias].

- Informe de la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno, de 23 de junio de 2026, [art. 2 del Decreto 43/2024, de 16 de abril, del Presidente, por el que se regula la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno y de las Comisiones Delegadas del Gobierno y Decreto 63/2012, de 11 de mayo, del Presidente].

3. Consta efectuado el trámite de consulta departamental [art. 80.6 LPGC y en la Norma Tercera, apartado 1.e), en relación con la Norma Octava, apartado 1, del Decreto 15/2016] y, además, se otorgó trámite de audiencia a los Cabildos Insulares, a la entidad Gestión de Servicios para la Salud y Seguridad en Canarias y a las asociaciones de ambulancias de Canarias.

Se procedió asimismo a la apertura del trámite de información pública realizado a través de la web de participación ciudadana desde el 27 de marzo al 8 de abril de 2026, sin que se realizaran sugerencias ni aportaciones.

Las alegaciones presentadas con ocasión del trámite de audiencia han sido objeto de valoración en informe conjunto emitido por la Secretaria del Servicio Canario de la Salud y el Jefe del Servicio de Acreditación de fecha 15 de junio 2026

4. Por último, en el Preámbulo se afirma que la aprobación de la iniciativa y el texto de la misma aseguran el cumplimiento de los principios de buena regulación fijados en el art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuya aplicación a las Comunidades Autónomas confirmó en su Fundamento Jurídico 7.º, apartado b), la Sentencia del Tribunal Constitucional 55/2018, de 24 de mayo] y que han sido también establecidos expresamente para la administración autonómica para la elaboración normativa (arts. 66 y 80.5 LPGC).

Así, se manifiesta que:

«La presente disposición reglamentaria respeta los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Así pues, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, este decreto se justifica por una razón de interés general, la cual es la continuación en la prestación de los servicios de transporte sanitarios con seguridad hasta el 31 de diciembre de 2027, de todos aquellos vehículos ambulancias matriculados en 2015, 2016 y 2017, que hayan alcanzado la antigüedad máxima, siempre que hayan estado inscritos en el Registro de Ambulancias de la Comunidad Autónoma de Canarias siendo este el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

Conforme al principio de proporcionalidad, el presente Decreto contiene la regulación imprescindible y garantiza el principio de seguridad jurídica. Asimismo, en aplicación del principio de transparencia, se posibilitará el acceso a la normativa en vigor y a los documentos propios de su proceso de elaboración a través del Portal de Transparencia del Gobierno de Canarias y, finalmente, de acuerdo con el principio de eficiencia, la presente norma evita la imposición de cargas administrativas innecesarias o accesorias para las personas destinatarias.

Finalmente, y por lo que respecta a la igualdad de género y de expresión de género, se ha dado cumplimiento, respectivamente, a la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres, y a la Ley 2/2021, de 7 de junio, de igualdad social y no

discriminación por razón de identidad de género, expresión de género y características sexuales. Esta disposición, por tanto, no contempla ni prevé condiciones discriminatorias que supongan impacto negativo alguno en la igualdad de género, ni afecta negativamente a la igualdad y no discriminación por razón de la identidad y expresión de género o de las características sexuales, por lo que dichos impactos en las personas destinatarias de la norma es totalmente positivo».

Con ello se entiende cumplido el mandato legal establecido en los citados preceptos, que obliga a justificar suficientemente la adecuación de la norma proyectada a los citados principios de buena regulación.

III

Objeto, justificación, estructura y contenido del PD

1. En relación con el objeto y la justificación del presente PD, en su Preámbulo, en el mismo sentido que en la Orden de inicio de su tramitación, se afirma que:

«El transporte sanitario que se realiza en el ámbito territorial de Canarias, se encuentra regulado por el Decreto 154/2002, de 24 de octubre cuyo artículo 5, tras la redacción dada por el Decreto 21/2015, de 26 de febrero (BOC 45, de 6.3.2015), establece que los vehículos podrán dedicarse a la realización del transporte terrestre sanitario de cualquier clase siempre que estén matriculados y habilitados para circular, y que no superen la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.

Dicho requisito es indispensable para el otorgamiento y renovación de la certificación técnico – sanitaria y de la correspondiente autorización de transportes habilitante para poder realizar los servicios de transporte sanitario.

Dificultades en la oferta de vehículos motivadas por retrasos en la fabricación y entrega de nuevos vehículos de transporte sanitario destinados, en su mayoría, a sustituir a vehículos que superasen la antigüedad permitida y, con el fin de garantizar que las empresas dedicadas al transporte sanitario en Canarias pudiesen seguir prestando los servicios de transporte y evitar así poner en peligro su prestación por reducción de la oferta, mediante el Decreto 452/2023, de 27 de diciembre, se modificaría el citado Decreto 154/2002, de 24 de octubre, añadiendo, al mismo, una disposición adicional sexta con el fin de posibilitar que los vehículos con una antigüedad superior a diez años pudiesen continuar con la prestación de los servicios de transporte sanitario terrestre, hasta el 31 de diciembre de 2025.

No obstante, la situación actual y la dificultad persistente en la sustitución de los vehículos destinados al transporte sanitario, con el fin de garantizar la continuidad de una actividad considerada esencial, resulta acertado y oportuno flexibilizar el requisito de la antigüedad máxima de los vehículos destinados al transporte terrestre sanitario con una

garantía de seguridad, modificando nuevamente la disposición adicional sexta del citado Decreto 154/2002, a fin de permitir que desarrollen la actividad de transporte sanitario si cumplen el requisito de fecha de primera matriculación en 2015 o posterior, con determinadas condiciones.

De esta forma, los vehículos dedicados al transporte sanitario que cumplan los requisitos señalados anteriormente, una vez superada la antigüedad máxima de diez años, podrán continuar prestando sus servicios en la actividad de transporte sanitario hasta el 31 de diciembre de 2027».

2. En cuanto a su estructura y contenido la norma proyectada consta de:

1) Un Preámbulo, en el que se explica el objeto del PD, se justifica su necesidad de aprobación, y se hace referencia a la competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias en la materia y a los principios de buena regulación.

2) Y a continuación se contiene la parte dispositiva, compuesta por un único artículo, con el siguiente contenido:

«Modificación de la disposición adicional sexta del Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el transporte terrestre sanitario, que queda con la siguiente redacción:

«Disposición adicional sexta. - Actividad de transporte terrestre sanitario de los vehículos ambulancia que hayan superado la antigüedad máxima.

1.- Con carácter excepcional, los vehículos ambulancias que hayan superado la antigüedad máxima establecida en el artículo 5 del presente Decreto, y se encuentren inscritos en el Registro de Ambulancias de Canarias, podrán continuar la actividad de transporte sanitario hasta el 31 de diciembre de 2027, si cumplen el requisito de fecha de primera matriculación en 2015 o posterior.

2.- Los vehículos ambulancias que cumplan el requisito de primera matriculación de 2015 o posterior, y hubieran causado baja en el Registro de Ambulancias de Canarias, podrán acogerse a la excepción de antigüedad máxima y desarrollar la actividad hasta el 31 de diciembre de 2027, previa renovación de la inscripción».

3) Y una parte final integrada por una disposición final, en la que se establece que el Decreto proyectado entrará en vigor el día de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

IV

Marco competencial de la Comunidad Autónoma y rango normativo del Decreto proyectado

1. En el Preámbulo se manifiesta, brevemente, acerca de esta cuestión que:

«El artículo 160.1 a) del Estatuto de Autonomía de Canarias, reformado por Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, preceptúa 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 que incluye la regulación del transporte sanitario»

2. En el Dictamen de este Consejo Consultivo 532/2023, de 21 de diciembre, referido con anterioridad, se manifestó acerca de esta cuestión que:

«Sentado lo anterior, se ha de recordar que este Consejo Consultivo se ha pronunciado sobre diversas iniciativas reglamentarias que han abordado la regulación de diferentes aspectos atinentes al transporte terrestre sanitario.

Así, en el Dictamen 130/2019, de 8 de abril, emitido en relación con el Proyecto de Decreto que modificaba el Decreto 154/2002, de 24 de octubre, por el que se regula el Transporte Terrestre Sanitario, nos manifestábamos en relación con la competencia de la Comunidad Autónoma, como sigue:

«(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 aún 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».

Esta doctrina resulta aplicable plenamente al presente PD e implica que se pueda considerar que la Comunidad Autónoma de Canarias ostenta títulos competenciales suficientes para regular las materias contenidas en el mismo.

V

Observaciones al contenido del Proyecto de Decreto

La modificación proyectada no afecta al cumplimiento de las normas relativas a la inspección técnica de vehículos, contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, que dispone una

revisión «*anual*» para los vehículos «*de la categoría M1 utilizados como ambulancias*» de «*hasta cinco años*» y «*semestral*» para los «*de más de cinco años*», sino a la autorización autonómica para el desarrollo de la actividad de transporte terrestre sanitario con vehículos ambulancia atendiendo a las necesidades, medios e infraestructuras existentes, por lo que la regulación proyectada no presenta reparos.

CONCLUSIÓN

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, se considera conforme al parámetro constitucional, estatutario y legal de aplicación.