

D I T A M E

Ditame
3/12

sobre o anteproxecto de

Lei de transporte público de persoas en vehículos de turismo



APROBADO POLO PLENO O 22 DE MARZO



Este documento está tamen dispoñible en
www.ces-galicia.org

Juan José Gallego Fouz, secretario xeral
do Consello Económico e Social de Galicia,

CERTIFICO:

que o Pleno do Consello Económico e Social de Galicia, en
sesión celebrada o día 22 de marzo de 2012, coa asistencia
dos membros que de seguido se relacionan,

Presidenta *Corina Porro Martínez*

Secretario xeral *Juan José Gallego Fouz*

GRUPO PRIMEIRO

UGT-Galicia *José Carlos Rodríguez del Río*
José Domingo Barros Montáns
Mar Alfonsín Madrigal

CIG *Manuel Currás Meira*
Fernando R. Acuña Rúa
Xavier Rodríguez Fidalgo

S.N. CC.OO. *Clara Gamarra Lozano*
Maica Bouza Seoane
Xesús Ángel Castro Baamonde
Ascensión Esteban Ceballos

GRUPO SEGUNDO

CEG *José Antonio Neira Cortés*
Rafael Serrano Hernández
Verónica Val Vázquez
Jose Manuel Maceira Blanco
Ana Belén Vázquez Eibes
Araceli de Lucas Sanz

*Carlos González Fernández
Alejandro Prada Baceiredo
Marta Amate López*

GRUPO TERCEIRO

Unións Agrarias	<i>Alba Torreira Puga</i>
SLG	<i>Xosé Pérez Rei</i>
Xóvenes Agricultores	<i>Antonio de María Angulo Manuel Fontela Ríos</i>
Confrarías	<i>Evaristo Lareo Viñas José Antonio Gómez Castro</i>
<i>Consumidores</i>	<i>Miguel López Crespo Otilia Novegil Villanueva</i>
<i>Universidades</i>	<i>Angel S. Fernández Castro</i>

acordou emitir o ditame que literalmente se transcribe de seguido.

“

ANTECEDENTES

1.- En data 6 de febreiro de 2012 tivo entrada no Consello Económico e Social oficio do presidente da Xunta de Galicia remitindo, para o seu preceptivo ditame polo trámite ordinario, o anteproxecto de lei de Transporte Público de Persoas en Vehículos de Turismo.

2.- O texto do borrador foi enviado ao presidente e aos membros da Comisión Sectorial nº 1: *Economía, emprego e sectores produtivos*, competente por razón da materia, para a elaboración da correspondente proposta de ditame. Así mesmo, tal como establece o Regulamento de Réxime Interno do CES, deuse conta á Comisión Permanente da entrada de solicitude de ditame.

3.- O día xx de febreiro, o seu presidente convoca á Comisión Sectorial nº1 para o xx de febreiro de 2012, co fin de iniciar os traballos de reflexión sobre a proposta de ditame.

4.- A Comisión Sectorial, na súa sesión 6/12, de data 14 de marzo, acorda aprobar a proposta de ditame e remítea á presidenta do Consello para a súa tramitación.

5.- A Presidencia do CES, de acordo coa Comisión Permanente do organismo, convoca o Pleno do Consello, que na súa sesión 2/12, de 22 de marzo, e tras coñecer o texto remitido, acorda aprobar o seguinte

DITAME

sobre o anteproxecto de Lei de transporte público de persoas en vehículos de turismo.

ESTRUTURA E CONTIDO

O presente anteproxecto de lei ten por obxecto regular o transporte público urbano e interurbano de persoas en vehículos de turismo por medio de taxi ou en réxime de arrendamento con condutor que se desenvolva integramente no territorio da Comunidade Autónoma Galega.

No que respecta á estrutura la lei, esta divídese en cinco títulos referidos ás disposicións xerais, ao réxime xurídico da actividade do taxi, ao arrendamento de vehículos con condutor, ao Consello Galego de Transporte en Vehículos de Turismo e ao réxime xurídico de inspección, infraccións e sancións en materia de transporte de persoas en vehículos de turismo en Galicia.

Finalmente establécese unha regulación transitoria a efectos de acadar a implantación progresiva da nova regulación do transporte público en vehículos de turismo, sen mingua dos dereitos económicos, profesionais ou sociais respecto dos actuais prestatarios.

A regulación dos sectores obxecto do anteproxecto xorde da Disposición Final 2ª da Lei 1/2010, de 11 de febreiro, pola que se esixe a adaptación de diversas leis de Galicia á Directiva 2006/123/CE, e se encomenda a elaboración dun Proxecto de lei que regule as actividades de transporte público de persoas en vehículos de turismo, abarcando tanto a actividade do taxi como do transporte en réxime de arrendamento de vehículos con condutor, e establecendo as diferentes condicións de prestación de ambas as dúas categorías co fin de garantir a competencia leal entre elas.

CONSIDERACIÓNS XERAIS

- O CES coincide co exposto no texto normativo no relativo á importancia do transporte público de persoas en vehículos de turismo, como instrumento conformador da convivencia da cidadanía e de habitabilidade do entorno urbano e interurbano. Nembargante, este Consello entende que se debería de xustificar e motivar con maior profusión, na exposición de motivos da lei, a necesidade de regular, a través dunha lei autonómica, o sector do transporte de viaxeiros en vehículos de turismo, carecendo a nosa Comunidade Autónoma dunha regulamentación máis xeralista sobre o transporte de viaxeiros por estrada ou incluso de mobilidade. Considérase a este respecto que, sen prexuízo de recoñecer a importancia socioeconómica do transporte de viaxeiros en vehículos de turismo e a necesidade de proceder a unha regulamentación do citado transporte, o feito de non abordar neste momento unha lexislación xeral sobre a materia, podería derivar en interferencias indesexadas entre as distintas variantes do transporte de viaxeiros.

- A realidade da Comunidade Autónoma galega, en relación coa actividade do taxi, amosa un sector caracterizado pola aplicación de moitos e diversos réximes ou estruturas tarifarias. Por este motivo o CES considera que o texto debería regular un réxime tarifario homoxéneo para toda Galicia caracterizado polos seguintes aspectos:

- Inclusión nun concepto único, dos actuais de “baixada de bandeira” e de “contía mínima” .
- Que o concepto “baixada de bandeira” comprenda a mesma contra-prestación de servizos para todos os usuarios, de sorte que non inclúa un percorrido ou tempo mínimo de servizo e, así, os taxímetros comecen a computar desde o momento da contratación do servizo
- A prohibición de cobro de cantidades adicionais en concepto de equipaxe
- A prohibición de cobro de cantidades adicionais ou suplementos polo feito de que o servizo de taxi teña a súa orixe ou teña por destino determinados lugares ou establecementos
- A implementación dun réxime de horarios iguais para todo o territorio galego, que defina a tarifa diúrna, nocturna e de festivos.

- En relación coa regulación das tarifas, o CES considera que estas deberían ser coñecidas pola Administración Autonómica antes da súa aprobación nos distintos municipios e non tal e como acontece na actualidade, cun sistema que prevé a remisión á Comisión de Prezos de Galicia con posterioridade á aprobación polos Concellos.

- O CES entende que cada Administración local, na súa ordenanza reguladora do servizo do taxi, debería establecer o descanso obrigatorio de cada vehículo durante un día semanal, fixándose as quendas que garantan a suficiencia do servizo público.

- O anteproxecto de lei utiliza diferente terminoloxía para referirse ás asociacións do sector, algunhas veces alude a “*asociacións representativas do sector*” e noutros casos, utiliza o termo “*asociacións profesionais representativas do sector*”. Neste senso o CES propón a harmonización da terminoloxía utilizando a expresión “*asociacións representativas do sector*” ao entenderse como unha expresión máis ampla que engloba ás “*asociacións profesionais*”.

- O CES considera que se deberían reforzar os sistemas de control e inspección co obxecto de eliminar o crecente intrusismo e competencia desleal que está a padecer o sector.

- Finalmente, noutra orde de consideracións, aprécianse no texto erros gramaticais e de redacción en diferentes partes do seu articulado, o que demanda que o mesmo sexa sometido a unha revisión (v.gr. no apartado c) do artigo 64 cambiar “ou” por “os”; nas clasificacións de diversos artigos non se utiliza a letra “ñ” que forma parte do alfabeto galego). Neste mesmo senso, debería substituír a expresión “Disposición derradeira” do Anteproxecto, por “Disposición final”, para respectar a definición que do termo “derradeiro/a” fai a Real Academia Galega.

CONSIDERACIÓNS PARTICULARES

Exposición de motivos

A exposición de motivos do presente anteproxecto de lei, debería xustificar dun xeito máis amplo, o feito de que se limite, acertadamente en opinión deste Consello, a posibilidade de que os titulares de licenzas de taxi sexan, en exclusiva, persoas físicas.

O CES entende que se debería incluír entre os parágrafos finais da exposición de motivos do anteproxecto de lei, unha alusión a que este foi sometido ao preceptivo ditame do CES de Galicia.

Artigo 2: Definicións

En coherencia coa consideración xeral deste ditame, en relación á necesidade de que exista unha estrutura tarifaria igual para todo o territorio galego, entendemos que os conceptos de baixada de bandeira e percepción mínima, como posibles determinantes da estrutura tarifaria, deberían ser definidos no artigo 2 do anteproxecto de lei, deixando a súa concreción para posterior desenvolvemento regulamentario.

Entre os conceptos definidos no artigo 2, considérase que, para unha mellor interpretación da norma e para maior grao de protección das persoas usuarias do servizo de transporte público, sería preciso concretar as definicións, aos efectos da Lei, da expresión “*vehículos de turismo diferenciados*” e do concepto “*equipaxe*”.

Artigo 3: Principios xerais

O artigo 3 establece como principio xeral da norma *a calidade na prestación dos servizos e respecto dos dereitos das persoas consumidoras*. En aras de incrementar a seguridade xurídica das persoas usuarias do servizo de transporte público, estímase que a redacción debería incluír unha frase de igual ou similar teor á que segue: “*dos dereitos das persoas usuarias legalmente recoñecidos pola normativa autonómica, estatal e internacional*”.

Artigo 7: Continxentación específica do número máximo de licencias de taxi

Para garantir a presenza das organizacións de consumidores na continxentación específica do número máximo de licenzas, considérase que no apartado 3 do artigo 7 debería preverse a audiencia ás asociacións de consumidores e usuarios do seu ámbito territorial ou, no seu defecto, ao Consello Galego de Consumidores e Usuarios.

O CES considera que entre as entidades ás que se dará audiencia no procedemento previsto no apartado 3 deste artigo, débese incluír expresamente ás centrais sindicais máis representativas.

Artigo 8: Adxudicación de licenzas de taxi

En aras á difusión dos sistemas de resolución de conflitos legalmente establecidos, arbitrase de transporte e de consumo, e á dotación dunha maior calidade no servizo prestado aos usuarios, considérase que debería incluírse como elemento a valorar nos concursos a vontade do profesional a participar nestas fórmulas de resolución por medio da adhesión ao Sistema Arbitral de Consumo, xa que o sometemento á Xunta Arbitral de Transportes presúmese para os profesionais e empresas cando a contía litixiosa non supere os 6.000 euros.

Artigo 9: Limitacións cuantitativas por titular

O CES non considera positivo permitir nos concellos grandes que un titular poida ter ata 3 licenzas xa que favorece o emprego irregular no sector ao non cumprirse a dedicación exclusiva; por outra banda, a posibilidade de ter ata tres licenzas desnaturalizaría a realidade do sector xa que podería supor a consolidación de situacións irregulares e de competencia desleal, mediante a previsible apertura dunha cadea de microempresas familiares.

Tan só excepcionalmente, cando o funcionamento do servizo público de transporte poida resultar favorecido, cabería aplicar esta regra en base a circunstancias territoriais específicas, deixando a determinación do número máximo de licenzas á valoración de cada concello.

Artigo 12: Extinción das licenzas de taxi

En relación co réxime sancionador, dentro dos motivos de revogación debería incluírse a imposición de sancións consistentes na suspensión definitiva da licenza, no caso de incorrer en infraccións moi graves e da suspensión temporal no caso de infraccións graves.

Artigo 17: Transmisión de títulos habilitantes

En opinión de CES só se deberían permitir as transferencias dos titulares ata dous anos despois de alcanzada a xubilación, xa que de non ser así estarase favorecendo os arrendamentos de licenzas, contrario ao espírito desta Lei.

Artigo 25: Capacidade

Para maior claridade, os apartados dos artigos 25 e 26 deberían ir numerados.

Artigo 27: Imaxe

En relación coa información a inserir na placa identificativa da licenza, o CES considera preciso incluír información adicional na mesma, ou ben facelo nun elemento diferente cuxa colocación en lugar visible sexa obrigatoria. Esta información deberá referirse aos datos dos títulos habilitantes, titular e matrícula do vehículo.

No que respecta á inserción de publicidade no exterior dos vehículos, o CES considera máis conveniente establecer un réxime regulador mixto no que a autorización corresponda aos concellos pero sexa competencia da Xunta de Galicia a definición das características desa publicidade, de sorte que estas sexan as mesmas para todos os profesionais galegos. As características da publicidade deben establecerse regulamentariamente.

Artigo 31: Concertación na vía pública

O apartado 1 do artigo 31 inclúe a posibilidade de que regulamentariamente poidan establecerse as distancias mínimas que impedirían a concertación na vía pública dun servizo de taxi pola proximidade dunha parada. O CES considera que non debe tratarse dunha posibilidade senón dunha obriga o

establecemento dunha regulación que aporte maior seguridade xurídica ás persoas usuarias, incluso determinando esa distancia mínima no texto da futura Lei.

Artigo 32: Concertación mediante a utilización de medios tecnolóxicos

A contratación de servizos de taxi por medio de sistemas axeitados para atender a persoas con discapacidades e limitacións sensoriais, debería preverse de xeito obrigatorio, concedendo un prazo para a súa implantación. Debería polo tanto incluírse unha referencia ao desenvolvemento regulamentario desta cuestión e, así mesmo, engadir cara á súa implantación, unha referencia na disposición transitoria novena do presente anteproxecto de lei.

A estrutura tarifaria estandarizada para todo o territorio galego, necesidade expresada por este Consello en consideracións previas, debería sinalar o momento no que se debe por en funcionamento o taxímetro, deixando a concreción das diferentes tarifas para posterior desenvolvemento regulamentario.

Artigo 33: Contratación ou reserva previa

Estímase oportuno que o contido mínimo dos contratos, sexa preceptivamente informado polo Consello Galego de Consumidores e Usuarios e polas Asociacións representativas do sector do taxi.

Artigo 36: Situacións especiais

O CES considera que debe incluírse a necesidade de que o informe previo aos municipios afectados conte coa participación das organizacións de consumidores radicadas neles ou, no seu defecto, do Consello Galego de Consumidores e Usuarios, así como polas Asociacións representativas do sector do taxi.

Artigo 37: Servizo nocturno

Dado o carácter público do servizo de taxi, o CES entende que se deben de establecer rateos obxectivos que garantan o cumprimento do servizo en horario nocturno.

Artigo 39: Outros servizos

O CES considera importante que a futura lei incorpore a obrigatoriedade de que os vehículos dedicados ás actividades reguladas pola mesma dispoñan de cadeiras e accesorios que a vixente normativa de seguridade viaria impón para nenos e nenas pequenos. No sector do taxi, esta esixencia debería plasmarse na determinación dun número ou porcentaxe de licenzas que contén con estes accesorios, nunha formulación semellante á que se artelle para vehículos adaptados.

Capítulo III: Réxime económico

Tal como se ven referindo ao longo do presente ditame, enténdese necesario e positivo para o desenvolvemento do sector do taxi en Galicia, a existencia dunha estrutura tarifaria igual para todos os concellos da Comunidade Autónoma.

Artigo 40: Réxime económico

Entendemos que, para unha maior seguridade dos usuarios, o proceso de revisión das tarifas debe desenvolverse regulamentariamente e deberá ser o mesmo para todos os concellos ou áreas de prestación conxunta. Este procedemento debería establecer a remisión obrigatoria de todas as solicitudes de revisión de tarifas á Comisión de Prezos de Galicia que emitirá informe preceptivo, non permitíndose a aplicación aos usuarios, de tarifas revisadas no entanto non fosen informadas pola Comisión de Prezos de Galicia.

O CES considera que o procedemento de revisión de tarifas que regulamentariamente se desenvolva deberá garantir que en todos os casos, se conte cun informe dunha asociación de consumidores radicada no territorio cuxas tarifas sexan obxecto de revisión, establecendo, así mesmo, que ese informe será solicitado ao Consello Galego de Consumidores e Usuarios cando non existan organizacións de consumidores no dito territorio.

O CES considera que a obrigada observancia das tarifas debería corresponderse cunha dilixente información ás persoas usuarias. Por este motivo considera que o texto debe establecer a obriga de que as tarifas estean debidamente expostas no interior do vehículo, como mínimo nas dúas ventás traseiras, e impresas en caracteres que permitan a súa lexibilidade, excepción feita da xa prevista implantación progresiva de información en sistema

Braille na disposición transitoria novena.

Parece, en opinión deste Consello, que permitir tarifas específicas no suposto de servizos contratados por praza individual, pode cambiar a natureza do servizo de taxi, servizo discrecional á demanda por coche completo. Por este motivo, sería aconsellable concretar na presente lei en que condicións e circunstancias podería establecerse dita posibilidade.

Artigo 41: Taxímetro e indicadores externos

O equipamento dos vehículos con taxímetro é un elemento que aporta seguridade e transparencia nas tarifas ás persoas usuarias. O CES considera que no presente anteproxecto de lei non se xustifica a excepción de equipar os vehículos en localidades de menos de 10.000 habitantes; razón pola que este Consello considera imprescindible que o taxímetro sexa instalado en todos os casos sen excepción. Así mesmo considera que o prazo dun ano concedido pola disposición transitoria décima é suficiente para proceder á instalación nos vehículos que non o posúan ao tempo de entrada en vigor da lei.

Artigo 42: Dereitos das persoas usuarias

O CES considera que debe substituírse a redacción prevista no apartado f) do artigo 42 por outra máis completa e garantista, de igual ou similar teor á que segue: *“dereito a que a información sobre o número de licenza e autorización e identificación do titular das mesmas así como da matrícula do vehículo se exhiba, de forma clara e accesible, nunha placa no interior do vehículo”*.

No apartado l) do artigo 42, o texto da norma parece equiparar os termos factura a recibo. O CES entende que para evitar confusións debería substituírse a expresión *“factura ou recibo”* pola de *“documento xustificativo da prestación do servizo”*.

Artigo 43: Deberes das persoas usuarias

O CES propón a inclusión dun novo apartado e) que sinala como deber da persoa usuaria o de cumprir as normas de seguridade viaria.

Artigo 44: Áreas territoriais de prestación conxunta

En aras dun mellor funcionamento do servizo nas áreas de prestación conxunta, este Consello estima que se debería especificar no anteproxecto de lei que, nas citadas áreas de prestación conxunta, o servizo debe partir, en todo caso, do lugar no que se localice a licenza, así como a prohibición de recoller viaxeiros nas paradas doutros concellos, a fin de non provocar a desatención de concellos limítrofes.

O CES considera que na memoria que menciona o segundo parágrafo do apartado 5 do nomeado artigo 44, debería incluírse a valoración que sobre a constitución das áreas de prestación conxunta fixeran os representantes das persoas usuarias e das asociacións representativas do sector.

Artigo 45: Suxeición a título habilitante

Debería aclarase o apartado 3 do artigo 45, incorporando un concepto alternativo ao de “*radicadas*”, que este Consello entende non apropiado.

Artigo 47: Requisitos para desenvolver a actividade

No apartado b) debe substituírse a contracción “*do*” polo artigo “*o*”.

Artigo 48: Outorgamento de autorizacións

O CES considera conveniente que se poida establecer como elemento a valorar nos procedementos de concesión de autorizacións o feito de que a empresa se atope adherida ao sistema arbitral de consumo.

Artigo 51: Contratación do servizo

O CES considera que a redacción do apartado 1 do artigo 51 podería supor a non posibilidade de prestar o servizo baixo unha modalidade de contratación amplamente difundida principalmente en relación co sector turístico, a contratación a distancia. Impedir esta posibilidade desde un principio, esperando no seu caso a un desenvolvemento regulamentario, supón ao xuízo do CES un límite á actividade destas empresas e unha diminución da capacidade real de competencia entre as dúas actividades que se regulan no anteproxecto.

O CES considera que o apartado 4 do artigo 51, aumenta as prohibicións que sobre este servizo prevé o artigo 182 do Regulamento da LOTT, en concreto sobre o feito de que non poderán agardar os vehículos en estacións ou aparcadoiros públicos, xa que o regulamento estatal só prohibe agardar ou circular polas vías públicas en busca de clientes así como realizar a recollida dos que previamente non contrataran o servizo.

Este Consello manifesta a súa desconformidade coa posibilidade, aberta no apartado 5 do artigo 51, de que se poidan cobrar importes mínimos na prestación deste tipo de servizos. O CES entende que non se relaciona a imposición de contías mínimas aos usuarios co feito de que con elo se vaia acadar unha garantía de calidade diferenciada ás do servizo do taxi, e consequentemente se limite a competencia real entre os dous sectores.

Artigo 54: Persoas condutoras

O CES entende que se debería clarificar a expresión “*dedicación exclusiva*” que se inclúe neste artigo, pois pode referirse á incompatibilidade entre prestar servizos a distintas empresas titulares de autorizacións ou ben á incompatibilidade con calquera outro tipo de actividades laborais por conta allea ou mesmo propia, cuestión esta última que podería resultar excesiva.

Título IV: Consello Galego de Transporte en Vehículos de Turismo

En consonancia coa consideración xeral deste ditame, para evitar solapamentos indesexables e interferencias entre órganos, nun momento no que se pretende a racionalización da estrutura administrativa, o CES propón a eliminación dos artigos 56 e 57 do presente texto normativo, e a substitución das referencias ao Consello Galego de Transporte en Vehículos de Turismo por Consello Galego de Transportes, existindo a posibilidade de prever a creación dunha comisión *ad hoc* no seo deste Consello.

Artigo 62: Infraccións moi graves

En coherencia coa consideración feita ao artigo 51, a cualificación como infracción moi grave do arrendamento de vehículos con condutor incumprindo as obrigas de contratación en oficinas ou locais habilitados a tal efecto, debe ser compatible coa posibilidade de contratación do servizo por medios telemáticos.

O CES considera que debe incluírse como infracción moi grave a reincidencia na comisión de infraccións graves.

Artigo 63: Infraccións graves

Deberían incluírse novos apartados que prevexan como infracción grave o cobro de suplementos en concepto de orixe ou destino e o cobro polo transporte da equipaxe.

O CES entende que a expresión “*causas xustificadas*” utilizada no apartado b) do artigo 63 como eximente para non atender a unha solicitude de prestación de servizo, é excesivamente ampla, polo que considera que se debería de utilizar unha fórmula que obxectibe as causas para a non atención dun servizo.

O CES considera que debe modificarse o apartado e) do artigo 63 reflectindo a excepción de que o servizo se preste con outro vehículo por razón de avaría, de conformidade co establecido no artigo 26.

No apartado f) do artigo 63, tal como se expón en relación ao apartado b) deste mesmo artigo, o CES considera non axeitada por imprecisa a expresión “*sen causa xustificada*”, propoñéndose a utilización dunha fórmula que obxectibe os supostos aos que se refire.

No apartado o) do artigo 63, considérase que se debe engadir a expresión “*expostas*” en relación coas listas impresas nas que se indiquen os prezos.

No apartado q) do artigo 63, debe engadirse na redacción a referencia a que tamén constitúe infracción grave en relación co servizo de taxi, o feito de non levar debidamente expostas as tarifas aplicables ao servizo; a xuízo do CES as tarifas deben estar en todo momento á vista das persoas usuarias.

En orde a unha maior seguridade xurídica, considérase que debería suprimirse o apartado r) do artigo 63 por canto non establece criterios obxectivos sobre as ocasións ou circunstancias que farían devir en grave unha infracción moi grave.

Ademais, debería incluírse como infracción grave o feito de non levar exposta a placa identificativa cos datos da licenza, do seu titular e do vehículo.

Finalmente, e por canto resulta habitual esta previsión no dereito sancionador, debería engadirse como infracción grave a reincidencia na comisión de infraccións leves.

Artigo 64: Infraccións leves

O CES propón a eliminación do apartado b) do artigo 64, en atención á substitución do libro de reclamacións por follas de reclamacións incluída no anteproxecto, xa que o papel activo na tramitación da reclamación e/ou denuncia corresponde agora á persoa usuaria e non queda en mans do profesional ou do servizo de inspección.

O CES considera que debería modificarse a redacción do apartado c) do artigo 64 por unha dun teor igual ou similar ao que segue: *“Non respectar os dereitos das persoas usuarias establecidos na presente Lei, cando a conduta non teña a consideración de grave ou moi grave”*.

O CES propón a eliminación do apartado o) do artigo 64, en coherencia coas propostas do presente ditame en relación á consideración como infracción grave tanto da non disposición como da non exhibición das tarifas e tanto para servizo de taxi (apartado q) artigo 63) como servizo de alugueiro (apartado o) artigo 63).

En todo caso, faise notar a imperfección da redacción actual do apartado o), en canto que a infracción que se pretende sancionar é non ter os cadros de prezos expostos en lugar visible, polo que o texto debería redactarse como segue: *“(…), ou non telos en lugares visibles”*

Artigo 65: Sancións

O CES considera que na exposición de motivos da norma, se debería de xustificar suficientemente, o feito de que as sancións establecidas por infraccións cometidas no exercicio da actividade de taxi, sexan impostas no seu terzo inferior.

O CES considera que no apartado 1 do artigo 65 debería incluírse o límite cuantitativo inferior para este tipo de sancións, xa que só se fixa o límite superior en 400 euros, incluíndo, se procedese, a posibilidade do apercibimento.

O CES considera que no apartado 2 do artigo 65 deberían terse en conta como elementos graduadores das sancións:

- A reiteración na comisión das condutas ademais da reincidencia na comisión das infraccións.
- A repercusión social dos feitos.
- A magnitude do beneficio ilicitamente obtido.

Así mesmo, considérase necesaria a implementación dun réxime de sancións accesorias que prevexa, por exemplo, as inhabilitacións temporais.

Capítulo IV: Procedemento sancionador e prescripción

O CES considera necesaria a implementación dun réxime de medidas cautelares e provisionais. En concreto o apartado 2 do artigo 67 prevé a posibilidade de imposición de medidas adecuadas, pero no texto da norma non se establece nin concepto, nin natureza xurídica, nin tipoloxía nin un procedemento separado que regule a imposición e levantamento destas medidas.

Artigo 67: Procedemento sancionador

O CES considera demasiado longo o prazo para a resolución do procedemento sancionador establecido no apartado 5 do artigo 67, xa que un prazo dun ano desde a data do acordo de inicio supera os prazos habituais previstos noutros procedementos sancionadores nos que se axuizan condutas contrarias aos dereitos das persoas consumidoras. O CES propón que ese prazo sexa de 6 meses como máximo.

Disposición Adicional Terceira: Xunta arbitral de transporte de Galicia

En coherencia co sinalado ao longo do presente ditame, considérase apropiado recoller expresamente a posibilidade de sometemento voluntario das partes ao Sistema Arbitral de Consumo en atención á maior capacidade de atención de reclamacións dos usuarios na nosa Comunidade, así como en atención á maior comodidade para ambas as dúas partes ao contar a Xunta Arbitral de Consumo de Galicia con sete Colexios Arbitrais fronte a un único colexio da Xunta Arbitral de Transportes de Galicia.

Nova Disposición Adicional Quinta

En coherencia coa proposta de eliminación do Título IV do presente anteproxecto de lei, o CES considera necesario introducir unha Disposición Adicional Quinta que prevea no seu caso, as modificacións precisas para establecer as competencias do Consello Galego de Transportes en relación coas materias que regula este anteproxecto.

Disposición Transitoria Novena: Información para as persoas con limitacións sensoriais

O CES considera que no texto do presente anteproxecto de lei se debería de establecer a obriga da imposición regulamentaria dun prazo para o cumprimento das obrigas de dispor de exemplares de tarifas en braille e que o taxímetro facilite información visual e sonora para atender ás persoas con limitacións sensoriais

Disposición Transitoria Decima: Incorporación do taxímetro

O CES considera que o prazo dun ano concedido no apartado 1 a) en relación á obriga de dispor de taxímetro, é prazo suficiente para proceder a súa instalación nos vehículos que non o posúan ao tempo de entrada en vigor da lei, sen que proceda diferenciación segundo poboación dos concellos nos que operen. Igual prazo deberá sinalarse no segundo parágrafo.

Disposición Derradeira Segunda: Adaptación de ordenanzas municipais

O CES considera positivo o establecemento dun réxime transitorio para as actuacións de inspección e de instrución das reclamacións e denuncias das

persoas usuarias no entanto os concellos non habiliten os mecanismos que permitan cumprir coas obrigas que este anteproxecto lles impón. Considerase que, debería ser a Xunta de Galicia a que asuma as funcións de inspección e instrución dos procedementos cando os concellos non teñan conformada a estrutura competente para cumprir tales fins.

Santiago de Compostela, 22 de marzo de 2012

”

E para que conste a todos os efectos, estendo o presente certificado en Santiago de Compostela, a 22 de marzo de 2012.

Vº e Pr.
A PRESIDENTA

O SECRETARIO XERAL



Este documento está tamen dispoñible en
www.ces-galicia.org

