



DIARI DE SESSIONS DEL  
**PLE**  
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

---

DL. PM. 770-1987

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2012

Núm. 41

**Presidència**  
**del Molt Honorable Sr. Pere Rotger i Llabrés**

Sessió extraordinària celebrada dia 19 de juny del 2012

Lloc de celebració: Seu del Parlament

**SUMARI**

**Debat i votació sobre la validació o derogació del Decret Llei 6/2012**, de 8 de juny, de mesures urgents sobre el règim sancionador en matèria de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme en l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears (escrit RGE núm. 4890/12).

1858

---

**Debat i votació sobre la validació o derogació del Decret Llei 6/2012, de 8 de juny, de mesures urgents sobre el règim sancionador en matèria de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme en l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears (escrit RGE núm. 4890/12).**

EL SR. PRESIDENT:

Seguidament passam a la segona sessió plenària extraordinària següent, que correspon al debat i la votació sobre la validació o derogació del Decret Llei 6/2012, de 8 de juny, de mesures urgents sobre el règim sancionador en matèria de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme a l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears, escrit RGE núm. 4890/12.

Per part del Govern té la paraula el Sr. Conseller Gabriel Company.

EL SR. CONSELLER D'AGRICULTURA, MEDI AMBIENT I TERRITORI (Gabriel Company i Bauzá):

Moltes gràcies, Sr. President. Durant les temporades d'estiu dels darrers anys s'ha assistit al creixent fenomen de l'oferta il·legal de transport de viatgers, que a més de suposar un perjudici directe al sector del transport de viatgers en taxi afecta seriosament la imatge turística de les Illes i produeix altres distorsions com per exemple l'afectació de la seguretat viària.

La lluita contra l'oferta il·legal s'ha demostrat més eficient amb una major col·laboració de les diverses administracions implicades, i particularment amb la intervenció directa dels ajuntaments a través del control efectuat per les diverses policies en col·laboració amb els altres cossos de seguretat de l'Estat i el servei d'inspecció del transport terrestre. Així, un primer conjunt de mesures per aconseguir aqueixa finalitat va constituir l'aprovació per Consell de Govern el passat dia 10 de febrer del Decret Llei 1/2012, de 10 de febrer, sobre mesures orientades a la prevenció de l'oferta il·legal en matèria de transports a l'illa d'Eivissa, que va ser validat pel Ple del Parlament de les Illes Balears en sessió de dia 28 de febrer del 2012.

En aquest decret llei d'avui es regula com a infracció per a l'àmbit territorial de tota la comunitat autònoma l'exercici de l'oferta il·legal de transport públic de viatgers en vehicles de turisme, sobretot tenint en compte la situació principalment detectada a l'illa d'Eivissa i atenent a la seguretat dels viatgers que puguin ser transportats en vehicles no autoritzats i per conductors no professionals. Consideram necessari determinar la sanció concreta que correspon a aquestes infraccions i reforçar els supòsits d'aplicació de la mesura cautelar i dissuasiva de la immobilització del vehicle infractor fins que es constitueix dipòsit o caució suficient, de tal forma que la comissió de la infracció no resulti més beneficiosa per a l'infractor que el compliment de la normativa.

Es consideren infraccions tant la realització del transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme, com la comercialització i l'oferiment de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme si no s'està en possessió del corresponent títol que habiliti per dur a terme aquesta activitat.

Quan els serveis d'inspecció o els agents de vigilància de transport per carretera, o les policies locals detectin les infraccions esmentades procediran a la immediata immobilització del vehicle. Els agents responsables fixaran provisionalment la quantia de la multa, l'import de la qual haurà de ser lliurat en el moment de la denúncia en concepte de depòsit si es vol evitar que continuï la immobilització del vehicle.

Les infraccions previstes en aquest decret llei poden arribar a ser sancionades amb multes de fins a 12.000 euros, d'acord amb la repercussió social del fet infractor, la intencionalitat, la naturalesa dels perjudicis causats, la magnitud del benefici il·lícitament obtingut, o la reincidència en la conducta infractora. Si el denunciat no fa efectiu el depòsit de l'import de la multa en el moment de la denúncia se li permetrà, d'acord amb la normativa, que assenyali persona o entitat que constitueixi caució suficient per l'import del 50% de la quantia de la sanció fixada provisionalment. En cap cas no podrà retornar-se la documentació del vehicle o deixar sense efecte la mesura cautelar d'immobilització del vehicle fins que no es faci efectiu l'import provisional de la sanció, o es constitueixi el depòsit al qual he fet menció abans. Una vegada notificada la infracció a la Direcció General de Transports de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori, aquesta iniciarà l'expedient sancionador corresponent.

En definitiva, perquè no cal tampoc allargar-se molt més amb més palla, en definitiva es tracta d'establir un mecanisme que posi les coses difícils als infractors, i que atacant directament al cor de l'activitat il·legal puguem ajudar a aturar aquesta pràctica, que crec que puc assegurar que no la desitja ningú. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. S'ha fet arribar a aquesta presidència que sembla que hi ha un acord amb els diferents portaveus per organitzar aquest debat, que no hagi rèpliques ni contrarèpliques. Jo deman als diferents portaveus si feim un torn de quinze minuts o una fixació de posicions de deu minuts, el que vostès em diguin. Si cada portaveu em vol fer arribar la seva opinió...

Fixació de posicions, deu minuts; va bé?, va bé? Perfecte.

Idò pel Grup Socialista té la paraula el Sr. Xico Tarrés.

EL SR. TARRÉS I MARÍ:

Moltes gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, en primer lloc li he de dir, Sr. Conseller, que nosaltres votarem a favor d'aquest decret. Crec que és una passa endavant. En el mes de febrer, quan vàrem parlar també del tema, ja li vaig comentar que em semblava bé, que havíem d'anar donant passes, i aqueixa és una més, i a algun lloc molt important.

Crec que fa falta que vegem que el problema del taxi és diferent a cadascuna de les Illes. Vostè ara mateix hi feia referència, que a Eivissa era un problema greu; a Mallorca no és tan greu però hi és, i a Menorca és un problema pràcticament inexistent. Ara bé, nosaltres pensam que el problema del taxi, aquest problema amb els taxis el tenim o es troba a quasi totes les zones turístiques d'aquest país, d'aquest país i d'altres països, d'oferta de taxis il·legals o taxis pirata, com en deim, i per millorar això tenim diferents fórmules i hem d'atendre a diferents aspectes. El primer seria una correcta regulació del sector del taxi, cosa que ja es va començar a fer amb anterioritat. En segon lloc necessitam també un transport públic col·lectiu eficient i que sigui suficient, cosa que actualment a les nostres illes és molt diferent a cadascuna d'elles. I en tercer lloc necessitam instruments i recursos per aturar i sancionar els infractors.

Aquest tercer punt és del que avui parlam i és del que tractam. Per això les mesures que avui tractam deia que fan referència només a aquest tercer punt, i per això necessitam les lleis, però aqueixes lleis no serviran de res si no tenim al carrer persones que les facin complir. Jo vull posar de manifest, i veig que estam parlant d'això i en aquests moments el president del Consell d'Eivissa no hi és, quan és un problema important per a l'illa d'Eivissa, és una llàstima que passin aquestes coses, però que avui mateix, quan el consell necessita tenir més inspectors per controlar aquest decret, per poder tirar endavant aquest decret, tindrà menys inspectors que altres anys per tots aquests retalls que hem tengut, i això és una cosa que preocupa.

Ahir mateix, avui veníem o ens despertàvem que ahir mateix un policia local de l'Ajuntament d'Eivissa doncs va ser agredit per un taxista pirata i va ser-ho perquè tampoc no hi ha, els ajuntaments no tenen els mitjans suficients moltes vegades per lluitar contra això, no tenen el personal per fer-ho, sobretot a les zones turístiques, i vull pensar en Eivissa, pràcticament a tots els ajuntaments els suposa problemes molt importants haver d'anar allà on actuen fonamentalment aquest tipus de gent. Per tant, necessitariem que des de l'administració autonòmica, des del Govern autonòmic se'ls donàs un suport i això és el que no tenim.

Jo voldria, Sr. Conseller, que vostè m'entengués, que avui jo procur fer un debat que ens enriqueixi una mica i que ens ajudi a millorar, ja li dic que hi estam d'acord i per aquest costat si jo l'he de felicitar el felicitaré per l'avanç que feim, però hi ha altres coses que hem d'anar mirant.

Per un altre costat, dèiem que necessitam un correcte servei del taxi, cosa que hem avançat a altres llocs i que, com deia abans, en vàrem parlar crec que va ser en el mes de febrer. Avui tenim el sector del taxi en peu de guerra a l'illa d'Eivissa i el tenim per coses que vàrem comentar aquí en el mes de febrer, en el sentit que està molt bé que donem més llicències, però hem de regular qui les dona i a qui es donen. Actualment s'han donat, sí, vàrem dir que eren competències dels ajuntaments, però nosaltres en aquell moment vàrem dir: estam d'acord que sigui competència dels ajuntaments, però seria bo que des del Govern es controlàs a qui han d'anar destinades aquestes llicències. S'han donat la majoria a titulars de llicències de taxi i la minoria a assalariats del taxi, per tant tenim aquest col·lectiu avui amb problemes importants en el cas de l'illa d'Eivissa.

Per un altre costat, dèiem que necessitam un bon servei de transport públic, jo cada vegada que parlam de taxis, que parlam de decrets que són bons, jo no puc deixar de demanar per a Eivissa que tinguem en compte els sous, els diners, els doblers, com ho vulguin dir, que reben per al transport públic, estam a anys llum del que estava Mallorca. Llavors, jo sé que hi ha col·lectius que em diuen: home, Xico, tu vens i et fiques amb els mallorquins; no, amb fic amb la política que es fa des de Mallorca, jo moltes vegades no només em queix que aquí quan s'ha de dir Balears es parla de Mallorca, no, sinó que em queix que hi ha determinades àrees, determinats sectors que reben cinquanta vegades el mateix o proporcionalment el que reben altres illes, en aquest cas el que rep Eivissa. Jo supòs que vostè ha repassat com funciona el transport públic a Mallorca, ho sap perfectament, no li he de dir quina quantitat gasta i quin és l'acord que té amb els Consells de Menorca i d'Eivissa; llavors, si amb aquesta quantitat de sous han de fer funcionar el transport a Menorca i a Eivissa, home, difícilment funcionarà de tal manera que es pugui comparar amb qualque cosa del que hi ha a Mallorca.

L'altra vegada li vaig comentar, possiblement el quilòmetre a zones turístiques de transport públic més barat d'Espanya, un d'ells és Mallorca, el quilòmetre més car d'Espanya el té Eivissa i parlam de la mateixa comunitat. Mentre aquestes coses continuïn així parlarem de situacions totalment diferents, no podrem parlar de polítiques comunes a cadascuna de les illes, de polítiques que es facin des del Govern i que siguin iguals per a tots, perquè la situació és molt diferent, i ho veiem en aquest sector del taxi que avui comentam.

Per tant, Sr. Conseller, nosaltres li votarem, perquè és una passa endavant, perquè és bo que es puguin immobilitzar, que es puguin aturar, que es puguin sancionar d'una manera important aquests taxis il·legals, però, per un altre costat, Sr. Conseller, crec que vostè té i espera, no vull que ha de tenir, sinó que estic segur que el té, el coneixement suficient per adonar-se'n que s'han de rompre moltes desigualtats que tenim en aquesta comunitat encara. I que és bo aprofitar aquests moments que parlam d'això per reivindicar-ho una vegada més.

Així que moltes gràcies, sort en l'aplicació d'aquest decret, però no el deixi només en mans de qui tal vegada no pot tirar-lo endavant de la manera que seria necessària.

Així que moltes gràcies a tots.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Tarrés. Pel Grup Parlamentari PSM-Iniciativaverds-Entesa i Més per Menorca té la paraula el Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sr. President, senyores diputades, senyors diputats. Sr. Conseller, bé, nosaltres creim que amb cada decret llei la qualitat democràtica baixa un graó, vostès ja duen, s'ha dit avui, catorze decrets lleis, un decret llei cada mes seria una aberració, una barbaritat, vostès en duen més. Estam ben convençuts que si els impugnàssim un a un, pocs, ben pocs per no dir cap, superarien un examen de constitucionalitat, sobretot si l'hagués d'emetre un jutge no polititzat, un jutge professional en comptes del Tribunal Constitucional que controlen els dos grans partits, i que, així i tot, té una doctrina molt exigent respecte dels decrets lleis, una mesura excepcional que aquí s'ha convertit amb el pa nostre de cada dia.

Llegesc que una exsenadora del PP, la Sra. Xamena, declara que veu tics autoritaris en l'actual Govern. No hi ha dubte que aquest gust pel decret llei n'és un símptoma; parlar-nos d'acords secrets en comissió n'és un altre.

Que vivim temps d'excepció no ho dubta ningú, però això no justifica que desplacin el pes del poder legislatiu cap al Govern. Però és que les Illes Balears avui, el legislatiu de les Illes Balears és al Govern Bauzá, és al Consolat de Mar. Entre això i com copen el temps de control a l'executiu no m'estranya que vagin apuntant que sobren diputats. Per això, potser la Sra. Xamena, fins i tot ja el Sr. Llufrí ho apuntava, que per ventura arribaran a la conclusió que el que sobra és el Parlament sencer. És una aberració que denunciaria qualsevol persona amb un mínim de sensibilitat per les institucions lliberals, la separació de poders i la sobirania parlamentària. Ha quedat clar que el seu liberalisme només és neoliberalisme neocon, de l'Escola de Xicago, però que dels valors clàssics no n'han après res.

Parlam avui del dret sancionador, per què creuen vostès que s'exigeix que la tipificació d'infraccions i la seva sanció sigui contemplada a una norma amb rang de llei? Per molestar el Govern? El Parlament, com el català, sembla una nosa, un enfit per a aquest govern, un enfit per a l'eficàcia. Per què creuen que l'establiment de tributs s'ha de fer per norma amb rang de llei? Per molestar el Govern? Per què creuen que regulacions sobre drets i llibertats de les persones s'han de regular per llei? Aquest recórrer constant als decrets lleis mostra que en el PP no tenen en gran valor els motius que dugueren a sostreure del Govern la possibilitat d'acordar aquesta mena de decisions i residenciar-les en el Parlament.

Potser l'anterior govern en va fer massa de decrets lleis, confés que a mi no m'han entusiasmat mai, ni llavors ni ara, però això d'aquest Govern no té parió; vostès, que qüestionaren i criticaren per excessius els decrets lleis de l'anterior legislatura, ja en duen el doble, en un any han fet el doble de decrets lleis que l'anterior legislatura. El Govern hi ha trobat el llis i fins i tot vol donar a entendre que com més decrets lleis facin més sembla que pren mesures contra la crisi, fins al punt de tornar una vegada i una altra sobre el mateix tema, pens en el joc, però també podem parlar del sector del taxi. Perquè

realment ja hi ha hagut un decret llei, dins enguany mateix, el primer, un decret suavitzant de mesures orientades a la prevenció de l'oferta il·legal, i es refereix al taxi a Eivissa. Idò avui hi tornam. Ens diuen que és molt urgent, però només fa un parell de mesos que defensava el Sr. Conseller l'anterior decret llei i no en va esmentar res de res d'aquesta urgència.

Aquesta mecànica s'ha d'acabar i només per això ja justifica que avui no votarem a favor d'aquesta convalidació, perquè certament aquests decrets lleis s'han de convalidar, per tant hi ha un debat parlamentari, però en un procediment democràticament molt pobre. Els decrets lleis es boten tota mena de tràmits, ara mateix, per exemple, tendríem davant el resultat d'un procés de participació pública, on els sectors afectats podrien haver dit la seva; ho podrien haver dit també els consells i els ajuntaments que hi tenen responsabilitats directes. Tendríem un dossier documental amb dades de dret comparat sobre com han afrontat aquesta qüestió a d'altres indrets, siguin comunitats autònomes sigui l'Estat o altres estats. I si el Govern realment respectés el Parlament, li enviaria una memòria aportant dades sobre sancions imposades durant aquests anys, algun informe sobre els problemes que han trobat amb les instruccions i si no ho hagués aportat, segur que hagués instruït el Grup Parlamentari Popular perquè ens il·lustrés en ponència i en comissió, però res d'això tenim.

De totes maneres, el nostre grup participa dels arguments que s'han donat, de la necessitat de millorar la resposta davant l'intrusisme i el servei de taxi clandestí. I probablement podem coincidir que la regulació actual, que naturalment existeix, perquè pareix que és que no n'hi ha ni una, no és plenament satisfactòria, sobretot a Eivissa. Fins i tot l'exposició de motius torna parlar a fer un esment específic a Eivissa, no de bades és l'única illa afectada pel primer decret llei.

Potser convé fer-hi una reflexió un poc més de fons, certament hi ha el fenomen de la nit eivissenca, però també hi ha, com apuntava el Sr. Tarrés, greus mancances de transport públic. Per cert, hi ha hagut més llicències, del febrer, d'ençà del decret llei, d'ençà del gener, moltes més llicències? A qui s'han donat aquestes llicències? Una part d'aquest decret llei ja s'ha resolt el problema d'Eivissa, ha estat urgent i útil?

En tot cas, compartim que s'ha de plantar cara a la pirateria, això no té discussió, que és d'una magnitud i organització considerable a Eivissa. Com s'ha dit, i ho compartim, no és només protegir el sector que actua legalment, sinó que també vetlla per les competències i per la fiscalitat, per la seguretat i per la imatge turística del país, per això tampoc avui no hi votarem en contra.

Ara, entrant breument en el contingut, ens preocupen alguns termes indeterminats en un context sancionador, que aporten, per tant, discrecionalitat. Per exemple, la definició d'infracció lleu: són aquelles infraccions greus que per la seva naturalesa, ocasió o circumstància no hagin de ser qualificades greus. I això ho ha de decidir allà mateix, *in situ*, qui posa la multa, no pareix d'una precisió jurídica extrema. Jo també crec que és delicada l'atribució de responsabilitat tal i com es fa; se'ns diu que el propietari del cotxe sempre és responsable de la infracció. A mi aquest bot em preocupa, em sembla que trenca un principi bàsic del dret sancionador, que és la culpabilitat; si el propietari realment no en té ni idea del que fa el conductor, pensem en un

cas d'un *rent a car*, que se'n donen casos, lloga el cotxe i el dediquen al servei de taxi clandestí, com ho pot haver sabut qui li ha llogat el cotxe? Bé, idò serà el primer responsable i el més bo de trobar per la sanció solidària.

Realment, després per tornar-se'n per la via civil contra el veritable infractor ho té ben magre, ho té ben magre el propietari del cotxe. Posem un cas absurd, que supòs que no se'ls ocorre, però aquí és, que fins i tot m'hagin robat el cotxe i el dediquen a taxi clandestí; segons aquesta llei directament, el decret llei, el propietari del cotxe és culpable de la infracció. Confii que no s'arribarà a aquest absurd i en els tribunals ho tenc guanyat, però de moment no es fa cap distinció ni una, perquè el propietari del cotxe és ben culpable ben igual que el que fa l'activitat.

Parlam de multes de fins a 12.000 euros, es duplica la de 6.000 actual, que s'han d'imposar en el mateix moment. Pareix que serà allà mateix, però, com ha dit el conseller, en realitat l'únic que aconseguim és que es podrà precintat el cotxe, immobilitzar el cotxe mentre no paguis la multa. Però si les actuals sancions actualment permeten precintat el cotxe, però d'una manera que a nosaltres ens sembla molt més raonable, que és precintat-lo com a sanció, com a una sanció, a més a més diferent de la multa, no com a quelcom el mantens segregat, diguem-ho així, com a una garantia, com a una caució del pagament de la sanció.

En aquests moments, el Sr. Jerez ens parlava d'una quarantena de casos a la intervenció, jo no tenc les dades, però, com es diu a la Llei general de transport terrestre, una part de la sanció de circular sense llicència és que se't pot precintat el cotxe fins a un any. Bé, ara se'ns diu que se't precintat si no pagues d'immediat aquí la multa per cercar la manera de fer-ho més eficaç. No m'acaba de convèncer.

Tenc la sensació que hi ha un cert apunt de millorar la regulació, que nosaltres compartim, ja dic, no hi votarem en contra, però també una certa idea de donar un valor tautològic a les lleis, com que aquí hi ha un problema idò farem una llei, com s'ha dit, el gran tema són les inspeccions, el gran tema és trobar els culpables i trobar-los. Si aquesta llei hi ha de contribuir, doncs que faci la seva feina, però en realitat el gran tema serà trobar-los i actuar en conseqüència en el carrer.

En tot el dret sancionador s'ha de trobar l'equilibri entre els drets de tots els ciutadans, la presumpció d'innocència -ui, el PP que l'hem sentit sempre defensar la presumpció d'innocència- i l'efectivitat real davant les infraccions. Un infractor no pot eludir les normes només al·legant, i es fa aquest acudit, m'ho recordava el Sr. Veramendi, de venc a recollir els meus amics a la discoteca; però tampoc em poden multar a mi amb 6.000 euros, perquè vaig a recollir els meus amics a la discoteca, s'ha de cercar la manera de trobar l'equilibri entre els dos punts. Jo crec que l'haguéssim trobat amb un debat legislatiu, perquè tothom ho volia trobar, tothom hi és amb un debat legislatiu *comme il faut*, però no és el cas d'un debat de convalidació, que és el que vostès han escollit i en el qual no podem participar amb aquesta mena de subtileses i, per tant, ens hi abstenem.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Alorda. Pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Carlos Veramendi.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, Sr. Presidente, señoras y señores diputados. De extraordinariamente necesario y urgente se puede calificar este Decreto Ley 6/12, de 8 de junio, de medidas urgentes -como dice su título- sobre el régimen sancionador en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo en el ámbito de nuestra comunidad. No entraré en los comentarios dispares del Sr. Alorda, aquí venimos a hablar de un decreto ley de transporte muy importante, en cada momento creo que se puede hablar de lo que haga falta y ahora toca hablar, consideramos, de este decreto.

Como establece el artículo 49.1 del Estatuto, el Consell de Govern, así respondo alguna duda, puede aprobar normas con rango de ley mediante decretos ley en caso de necesidad extraordinaria y urgente, como es el presente caso. Así, a propuesta del conseller de Agricultura, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, el Consell de Govern del pasado 8 de junio aprobó este decreto ley, publicándose en el BOIB, debido a su necesaria urgencia, recalco, debido a su necesaria urgencia, al día siguiente, solicitando a este parlament su convalidación.

Recordar, además, y creo que respondo otra duda, que a la potestad sancionadora de la administración se le aplica la reserva de ley. La necesidad extraordinaria y urgente de este nuevo marco legal responde en nuestra comunidad con el hecho de la inminente temporada turística, ofreciendo mecanismos sancionadores para reaccionar frente al fenómeno de la oferta ilegal de taxis, entendiéndose justificado, pues permite utilizar la potestad sancionadora de modo efectivo contra los ilícitos consistentes en suplantar a los taxis careciendo de licencia o autorización en una práctica popular y mediaticamente conocida como taxis pirata, que perjudican la seguridad viaria y la imagen turística e incide negativamente en la economía de los profesionales del taxi, y más en la actual situación de crisis económica.

Permítanme decirles que los que hemos tenido responsabilidades en movilidad valoremos más la importancia y necesidad de este nuevo y propio instrumento jurídico, ya que hasta ahora sólo era aplicable el régimen sancionador genérico de la Ley estatal 16/87, de 30 de julio, de ordenación del transporte terrestre, y su reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, satisfaciendo la legítima e insistente demanda de los profesionales del taxi, de actuaciones para eradicar estas prácticas ilícitas.

Se debe agradecer, debido a su urgencia, que desde la Dirección General de Transportes se haya acelerado la redacción de esta norma para que se pueda aplicar esta misma temporada turística.

Hay que destacar que cuenta con el consenso de los profesionales del taxi, que públicamente han transmitido la enhorabuena a la conselleria por lo que califican, palabras literales, “de un excelente decreto ley que hace tiempo debería haberse hecho”.

El intrusismo de personas al volante de vehículos no provistos de habilitación viene siendo habitual en los últimos años en nuestras islas, particularmente en verano, existiendo incluso personas que se anuncian como taxistas sin serlo, contando a veces, tristemente, con el encubrimiento de algún usuario. Esta forma de economía sumergida se ha incrementado, como ya he dicho antes, por la crisis económica. La forma común de camuflar esta actuación ilegal, como bien ha dicho el Sr. Alorda, es que viene a recoger a familiares o amigos al aeropuerto, puerto o al hotel, aunque el mismo vehículo lo repita varias veces en el mismo día.

Los profesionales del taxi que cumplen con sus obligaciones legales y saben lo que cuesta mantener la prestación del servicio manifiestan que no pueden más que sentir que con esta norma la administración, en este caso el Govern, además de poner orden, les echa una mano -lo dicen coloquialmente- cuando más lo necesitan, ya que eliminar la competencia desleal de esta actividad ilegal repercutirá positivamente en sus economías. A modo de ejemplo, un simple botón de muestra del acierto de la norma, mencionar que el pasado 19 de abril, el director general de Transportes, acudió a la clausura de la asamblea de una agrupación de profesionales del taxi de nuestras islas muy importante. Al mencionar esta norma en la asamblea, tal como manifiestan incluso por escrito los asistentes, los aplausos se podían oír desde la calle, ya que manifestaban que por fin se podía a empezar a poner orden, más orden en este tipo de transporte público de viajeros.

Hay que mencionar que tal actividad ilícita se desarrolla tanto por nacionales como por extranjeros, que juegan con el factor de su nacionalidad para ganarse la confianza de sus compatriotas que acudan a nuestras islas. Además, como recuerdan los profesionales del taxi, el estado de ánimo que les produce la caída de ingresos por la situación de crisis económica, puede incluso -digo-, puede incluso hasta generar posibles enfrentamientos con los que actúan de forma ilícita, como ha comentado el Sr. Tarrés en la isla de Ibiza. De aquí también la necesidad de poner freno cuanto antes, como hace este decreto ley, a estas posibles irregularidades.

Tampoco quiero dejar de mencionar que un primer conjunto de medidas para conseguir esta finalidad ya fue aprobada en el Consell de Govern del 10 de febrero, con el Decreto ley 1/12, sobre medidas sobre la prevención de oferta ilegal de transporte en la isla de Ibiza, convalidado como ya se ha dicho por esta cámara en el pleno del 28 de febrero. Ahora se pretende dar ese paso más, ese plus, y regular como infracción para todo el ámbito de nuestra comunidad autónoma, muy importante incluso en el Ayuntamiento de Palma, del cual conozco bien la problemática, el ejercicio de los taxis pirata.

Este decreto ley comprende, como se ha dicho, en su exposición de motivos, una parte dispositiva de 11 artículos, una disposición adicional, una transitoria y otra final. Respecto de la tipificación de la infracción, hecho muy importante, su artículo 4 considera artículo muy grave la prestación sin autorización preceptiva o licencia, y grave la comercialización y oferta de servicio de transporte ilegal independiente, como dice la exposición de motivos, del canal que use, considerando sometido a esta norma, desde el mismo momento en que se hacen actuaciones previas para contratar el transporte. Esto es muy importante para alcanzar la prevención de esta medida, aspectos estos de eficacia (...). Las garantías del expediente están más claras con un informe complementario, de ahí viene la figura de la falta leve que el Sr. Alorda ha mencionado.

Respecto de las personas responsables, el artículo 5 establece el hecho importante del carácter solidario entre conductor y propietario y entre los titulares de derecho de uso sobre el vehículo, así como quien comercialice u ofrezca el servicio de transporte legal. Respecto de sus dudas, Sr. Alorda, respecto de los *rent a car*, desde la conselleria se está en contacto permanente con el sector para coordinarse y lo del robo ha sonado a broma. Una simple denuncia yo creo que solucionaría un poco los temas.

Respecto de las sanciones, se establece en el artículo 6 una graduación con aspectos como intencionalidad, repercusión social, magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, naturaleza de los perjuicios de incidencia y habitualidad, estableciendo una escala de los 3.000 a los 12.000 euros, representando un aumento de la cuantía de la sanción, respecto por ejemplo a la ordenanza municipal como es la de Palma e incrementando así el efecto disuasorio de las sanciones.

Respecto de las medidas cautelares, constituye una importante novedad para reaccionar de modo efectivo contra este ilícito. Hasta ahora no se disponía de un elemento tan necesario como se establece en su artículo 7 que era la inmovilización inmediata, de hecho no se estaba aplicando, del vehículo ilegalmente utilizado en esta actividad irregular, así como la retención de la documentación del vehículo, debiendo el denunciado responsabilizarse de la custodia del vehículo, sus pertenencias y los gastos que puedan ocasionar, muy importante, no cargaran gastos a la administración; así como buscar los medios alternativos necesarios para que los viajeros cargados ilícitamente, lleguen a su destino. Tratándose de mecanismos necesarios para actuar con eficacia en la dedicación de estos ilícitos.

Respecto de la prescripción, el artículo 9 establece una escala de 1 a 3 años, según los casos, siendo novedad su ampliación respecto a la legislación antigua estatal, dando mayor eficacia y efecto disuasoria esta regulación.

Respecto del procedimiento, eso sí, el artículo 11 al final se remite a la Ley 16/87 estatal, a su reglamento, en lo que no se oponga este. Y en lo no previsto, subsidiariamente se aplicará el procedimiento sancionador de la comunidad. La disposición transitoria única, como no podía ser de otra manera, establece la retroactividad en su aplicación, a pesar de que esté en tramitación al entrar en vigor.

Por tanto, este decreto ley estable una normativa propia, actualizada, específica, completa, innovadora, con medidas eficaces y disuasorias, pudiéndose afirmar que con este instrumento legal se está en el camino para erradicar la problemática de los taxis pirata. No duden de que la administración, en este caso el Govern, ha puesto toda la carne en el asador con este decreto ley y tampoco duden que lo hará en aplicarlo y ello, Sr. Tarrés -me dirijo a usted-, no quiero que duden de que la administración lo ha hecho con una norma y lo hará con el tema de la inspección. Sr. Tarrés, esto no es un debate de política general del taxi, como usted ha intentado hacer, simplemente nos estamos centrando en un régimen sancionador muy específico que creo que es una importante norma.

Por ello pediría a todos los grupos, creo que será así, salvo el PSM que se abstendrá, el apoyo en la convalidación de este buen decreto ley, para que salga un pronunciamiento unánime y claro de esta cámara en la erradicación de esta práctica ilegal.

Para finalizar, queremos dar la enhorabuena al conseller y a su equipo, así como manifestarles todo nuestro apoyo.

Gracias.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Diputat.

Senyors i senyores diputats passam a votar la validació o derogació del Decret llei 6/2012, de 8 de juny.

Passam a votar. Votam.

53 vots a favor, cap en contra i 5 abstencions.



**DIARI DE SESSIONS**  
**DEL**  
**PARLAMENT**  
**DE LES**  
**ILLES BALEARS**

---