

Dictamen núm. 11/2019, relatiu al projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca

Atès el que disposa l'article 2, núm. 1, lletra a, incís primer, de la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears i l'article 30 del Decret 67/2010, de 28 de maig, pel qual s'aprova el Reglament que regula l'organització i el funcionament, el Consell Econòmic i Social emet el següent:

DICTAMEN

I. Antecedents

Primer. El dia 20 de març de 2019 es registra d'entrada en el Consell Econòmic i Social (CES) la sol·licitud de dictamen de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat relativa al projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.

Segon. El dia 22 de març s'anuncia l'entrada de la sol·licitud als consellers del CES.

Tercer. L'expedient tramés al CES consta de la següent documentació:

1. Consulta pública prèvia sobre la proposta d'elaboració d'un projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
2. Certificat emès pel cap del Servei de Participació i Voluntariat, de la Direcció General de Participació i Memòria Democràtica, de la Conselleria de Cultura, Participació i Esports, relatiu al tràmit de consulta pública prèvia.
3. Memòria justificativa del director general de Mobilitat i Transports sobre la necessitat d'elaborar i aprovar un decret per a l'establiment de les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
4. Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat, per la qual s'ordena l'inici del procediment per a l'elaboració i aprovació d'un decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
5. Publicació al Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB núm. 12, de 26 de gener) de la resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat per la qual se sotmet al tràmit d'informació pública el projecte de decret.
6. Tràmit d'audiència a les diferents conselleries del Govern de les Illes Balears, consells insulars i a la Federació d'Entitats Locals de les Illes Balears.
7. Memòria d'anàlisi d'impacte normatiu del projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
8. Certificat emès pel cap del Servei de Participació i Voluntariat, de la Direcció General de Participació i Memòria Democràtica, de la Conselleria de Cultura, Participació i Esports, relatiu al tràmit de participació ciutadana.

9. Memòria del director general de Mobilitat i Transports de la necessitat de què es declari la tramitació d'urgència del projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
10. Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat per la qual es declara la tramitació d'urgència del projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
11. Durant els tràmits d'audiència i d'informació pública han presentat al·legacions les entitats següents:
 - Conselleria d'Hisenda i Administracions Públiques.
 - Associació Radio-Taxi.
 - Federació independent del Taxi de les Illes Balears.
 - Federació de Taxis de les Illes Balears.
 - Agrupació Empresarial Auto-Taxi i Auto-Turisme de Balears.
 - Taxis Palma Radio S.C.L
 - Federació Empresarial Balear de Transports.
12. Informe de la cap del servei d'ordenació del transport de la Direcció General de Mobilitat i Transports relatiu a la no necessitat de comunicar a la Comissió Europea el projecte de decret en qüestió.
13. Informe de la cap del servei d'ordenació del transport de la Direcció General de Mobilitat i Transports mitjançant el qual es responen les al·legacions i suggeriments presentats durant els tràmits d'audiència i informació pública.
14. Sol·licitud d'informe a l'Institut Balear de la Dona.
15. Sol·licitud d'informe al Comitè Balear de Transports per Carretera.

16. Esborrany del projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.
17. Ofici del conseller de Territori, Energia i Mobilitat mitjançant el qual sol·licita el dictamen preceptiu al Consell Econòmic i Social de les Illes Balears.

Quart. Atès que es justifica en la sol·licitud la necessitat que el procediment es tramiti per via d'urgència, el president del CES dicta una resolució en la qual ordena que es tramiti dins el termini de 10 dies hàbils, d'acord amb l'article 33 del Reglament que regula l'organització i el funcionament del Consell Econòmic i Social, aprovat pel Decret 67/2010, de 28 de maig.

Cinquè. D'acord amb el procediment aplicable, la Comissió de Treball d'Economia, Desenvolupament Regional i Medi Ambient elabora una proposta de dictamen que és elevada a la Comissió Permanent. Aquest òrgan, aprova finalment el dictamen el dia 9 d'abril de 2019.

II. Contingut del projecte de decret

El Projecte de decret tramés per dictamen consta d'una part expositiva, una part dispositiva composta per 12 articles, i una part final formada per quatre disposicions addicionals i dues de finals.

I. A la part expositiva es fa referència al marc normatiu que l'habilita. Així, d'una banda en l'àmbit autonòmic, es fa menció a l'article 30.5 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, que atribueix a la comunitat autònoma de les Illes Balears la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils, carreteres i camins, el transport fet

per aquests mitjans, per cable i per canonada, ports, aeroports i heliports no qualificats d'interès general per l'Estat, i ports de refugi, ports, aeroports i heliports esportius, a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de Transport Terrestre i Mobilitat Sostenible de les Illes Balears i al Decret llei 2/2017, de 26 de maig, de mesures urgents en matèria de transport terrestre, i de l'altra, pel que fa a l'àmbit estatal, es fa referència a la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres i a l'article 148.5 de la Constitució espanyola, que estableix les competències que poden assumir les comunitats autònomes en matèria de transports per carretera sempre que es dugui a terme en el seu territori.

A continuació, es justifica l'aprovació del present projecte normatiu en la necessitat de resoldre els problemes que genera la mancança d'oferta de lloguer de vehicles amb conductor en les temporades d'estiu, en què augmenta exponencialment la demanda d'aquests serveis, així com també, proveir d'una oferta legal aquest sector, atès que s'incrementa l'oferta il·legal per cobrir la demanda existent, a la qual no poden donar resposta les empreses autoritzades legalment.

II. La part dispositiva del projecte de decret s'estructura en 12 articles:

L'article 1 estableix el seu objecte, que és crear i regular les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca.

L'article 2 fa referència a l'òrgan competent per atorgar, modificar i extingir les corresponents autoritzacions, que correspon a la Direcció General de Transports i Mobilitat del Govern de les Illes Balears, o a l'òrgan que el substitueixi d'acord amb el que estableix l'article 74 bis 4 de la Llei 4/2014, de 20 de juny.

L'article 3 determina el règim jurídic al qual s'hauran de sotmetre les autoritzacions, que serà el que estableix la Llei 4/2014, de 20 de juny i aquest Decret.

L'article 4 fixa l'àmbit i vigència de les autoritzacions, que serà d'una banda, l'illa de Mallorca, i de l'altra, un termini màxim de sis mesos dintre de cada any.

L'article 5 estableix que per dur a terme l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i de caràcter temporal és necessari obtenir una autorització per a cada vehicle que es destini a aquesta activitat.

L'article 6 preveu els requisits que han de reunir les empreses sol·licitants de les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal per poder obtenir la corresponent autorització.

L'article 7 fa referència a les sol·licituds, especificant que només pot haver-hi una autorització per vehicle, i que es poden atorgar fins a un màxim de tres autoritzacions per sol·licitant.

L'article 8 regula els criteris per a l'atorgament de les autoritzacions.

L'article 9 fa menció dels distintius que han de portar en tot moment els vehicles autoritzats, així com el lloc on han de figurar i els seus requisits.

L'article 10 preveu els supòsits de transmissió de l'autorització i substitució del vehicle, destacant en primer lloc que les autoritzacions no són transmissibles, llevat del supòsit de mort, jubilació o incapacitat del titular, a favor dels seus hereus forçosos, i en segon lloc, que en cas de substitució, ja sigui per canvi del vehicle o per avaria, en tot cas, el vehicle substituït ha de tenir les mateixes característiques i una antiguitat igual o inferior al substituït.

L'article 11 regula el règim de prestació del servei.

Finalment, l'article 12 fa referència al règim sancionador, especificant que l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i de caràcter temporal està sotmesa al règim sancionador establert a l'article 96 bis de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, i en tot el no regulat en aquesta Llei, a l'establert a la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol, o les normes que les puguin substituir.

III. Pel que fa a la part final.

En primer lloc, pel que fa a les disposicions addicionals, la primera estableix el límit màxim d'autoritzacions per a l'any 2019, la segona fa referència a l'informe que, amb caràcter anual, ha de presentar la Direcció General de Mobilitat i Transports al Consell Balear de Transport en relació als resultats obtinguts amb l'aplicació d'aquest Decret, la tercera preveu una habilitació al conseller competent en la matèria per determinar el nombre màxim d'autoritzacions i aprovar a aquest efecte la corresponent convocatòria, i finalment, la quarta fa referència a la normativa subsidiària d'aplicació.

Ja per acabar, quant a les disposicions finals, la primera fa referència al títol competencial en virtut del qual es dicta aquest Decret, i la segona a la seva entrada en vigor.

III. Observacions generals

Primera. L'activitat de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit nacional és una activitat de transport de viatgers sobre la qual la nostra comunitat autònoma té competència concurrent amb l'Estat, atès que es troba regulada per la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i la Comunitat Autònoma de les Illes Balears ostenta la competència delegada per a l'atorgament d'aquestes autoritzacions.

Des de l'aprovació de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, es varen detectar tota una sèrie de situacions no recollides en aquesta Llei que varen fer palesa una manca de cobertura en les necessitats d'ordenació del sistema de transport per carretera, les quals afectaven sobretot a una manca de definició de determinades conductes infractores amb relació a la competència deslleial o il·legal sorgida en aquests darrers anys, que cada vegada es va anar incrementant amb l'arribada de la temporada estival.

Ateses aquestes circumstàncies, es va aprovar el Decret Llei 2/2017, de 26 de maig de mesures urgents en matèria de transports terrestres, que va modificar de manera urgent la Llei 4/2014, de 20 de juny, a través del qual es pretenien corregir determinades situacions que havien suscitat problemes molt importants en relació al sector del transport públic de viatgers per carretera. Així, per exemple, es va establir a l'àmbit de les Illes Balears l'obligació d'una contractació prèvia del transport discrecional de viatgers en autobús i es va prohibir la captació de viatgers fora de les oficines o locals de l'empresa, a fi d'evitar les situacions d'oferta il·legal i de competència deslleial amb altres modalitats de transports que es produeixen amb la captació de viatgers a les vies públiques o als centres generadors de serveis com són

els ports, els aeroports o les zones d'oci, i es va modificar al mateix temps el règim sancionador per tal d'adequar-lo a la nova realitat normativa.

D'altra banda, a nivell estatal, com a conseqüència de les modificacions de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, pel Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril i pel Reial decret llei 13/2018, de 28 de setembre, es va veure novament la necessitat de modificar la Llei 4/2014 per adaptar-la als canvis legislatius que va impulsar l'Administració General de l'Estat.

En aquest sentit, la Comunitat Autònoma de les Illes Balears va aprovar el Decret llei 1/2019 de 22 de febrer, de mesures urgents sobre l'explotació i el control de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i altres mesures en matèria de transports terrestres, mitjançant el qual es remarca l'obligatorietat d'una precontractació del servei, que s'ha de poder acreditar mitjançant documentació justificativa del contracte i amb la prestació del servei mitja hora després de la sol·licitud, temps que d'acord amb la disposició addicional segona els ens locals poden modificar fins a un mínim de quinze minuts d'antelació. El text legal també recorda que els vehicles tenen prohibida la captació de clients així com romandre estacionats a l'espera d'aquesta captació. També se'ls exigeix la identificació del servei amb el distintiu d'identificació dels VTC regulat pel decret 56/2016, de 16 de setembre.

Segona. La relació turisme i transport constitueix un binomi indissociable tal i com es posa de manifest a la Memòria del CES sobre l'Economia, el Treball i la Societat de les Illes Balears 2017 en relació amb els desplaçaments dels viatgers als aeroports:

“A partir de les enquestes fetes als passatgers de les diferents terminals, disposam d’informació sobre el mitjà de transport més utilitzat a l’hora d’arribar o anar-se’n de l’aeroport. Hi ha informació dels aeroports de Palma i d’Eivissa per als anys 2009, 2012, 2014 i 2016, i de l’Aeroport de Menorca per als anys 2012, 2014 i 2016.

Les enquestes mostren un patró d’ús dels mitjans de transport marcat per la importància del turisme a totes tres illes. A l’aeroport de Palma l’any 2016 s’observa que l’autobús de cortesia és la principal manera de desplaçament, amb un 34% del total d’usuaris de l’aeroport; seguit dels serveis de taxi (22,5%), lloguer de cotxe (17,8%) i ús del cotxe privat (17%). Queda com a cinquena elecció l’ús de l’autobús públic, que va créixer al llarg dels anys – passa de representar un 7% el 2009 a un 15% el 2014– tot i que davalla a un 7,6% d’ús a la darrera enquesta. A l’aeroport d’Eivissa el principal mitjà d’accés a l’aeroport és el taxi (33%), seguit del cotxe privat (21,7%), mentre que el cotxe de lloguer i l’autobús de cortesia se situen en tercera posició (amb un pes aproximat d’un 17%). L’autobús públic es manté en cinquena opció, amb un pes d’un 10%. Respecte de l’evolució, s’observa un patró similar al de Palma, en què es passa d’un pes del 8,8% el 2009 a un màxim d’ús del transport públic el 2014, un 18%, tot i que a la darrera enquesta suposar només un 11%. Finalment, l’Aeroport de Menorca mostra un patró marcat per l’ús de l’autobús de cortesia (35%), pel cotxe de lloguer (28%) i pel cotxe privat (21,8%). El servei de taxi té un pes del 10%, molt inferior a les altres dues illes i, finalment, l’autobús és la cinquena opció, amb un pes molt petit, només un 3% dels passatgers escull l’autobús per anar o venir de l’Aeroport de Menorca.

Podem comparar els patrons d’accés que observam als tres aeroports de les Illes Balears amb una selecció d’aeroports espanyols on també es va dur a terme

l'enquesta el 2016. Hi podem trobar els dos principals aeroports espanyols (Madrid i Barcelona), tres ciutats de dimensions comparables amb Palma (Sevilla, Màlaga i Bilbao), i un destí turístic com Tenerife (amb dos aeroports). Existeix un patró clarament diferenciat dels mitjans de transport d'accés als aeroports situats als dos arxipèlags de la resta d'aeroports espanyols, amb un ús intens dels autobusos de cortesia i dels cotxes de lloguer, amb l'excepció de Tenerife Nord, on hi ha un gran pes del cotxe privat. També observem les diferències en els patrons d'accés si comparam l'aeroport de Palma amb el de Màlaga, que és un aeroport similar en termes de nombre total de passatgers, en les dimensions de població de totes dues ciutats i en el fet de tractar-se de dues destinacions turístiques importants. Observem un ús molt més important del transport públic com a mitjà d'accés a l'aeroport de Màlaga (autobús i Rodalies) en comparació a l'aeroport de Palma”.

Tercera. Finalment, pel que fa a la urgència sol·licitada, la sol·licitud de dictamen qualifica la consulta d'urgent al·legant el següent: *“(...) atès que la temporada turística d'enguany és molt pròxima, i és necessari comptar amb les noves autoritzacions de lloguer de vehicles ja en vigor, és pel que considerem que el decret s'ha de tramitar amb caràcter urgent per tal d'abreviar la seva tramitació i que sigui possible atorgar les autoritzacions a l'inici d'aquesta temporada turística que comença l'1 de maig de 2019”.*

En aquest mateix sentit es justifica la tramitació d'urgència en la resolució de conseller de Territori, Energia i Mobilitat de dia 6 de febrer de 2019.

El Consell Econòmic i Social és un òrgan col·legiat creat per generar un debat ordenat en el si de la societat civil organitzada sobre les matèries de caire econòmic, social i d'ocupació, i, per tant, en els procediments d'elaboració dels dictàmens, s'ha de garantir que es genera el necessari debat i es promou la participació dels

consellers que en formen part, la qual cosa no sempre és possible quan s'aplica el procediment urgent. Com a òrgan col·legiat i de participació i debat de la societat civil organitzada, hem de vetllar perquè aquesta participació sigui real, cosa que, en atenció a la complexitat de determinades normes i a la multiplicitat d'opinions a tenir en compte en la construcció de l'opinió d'aquest Consell, és difícil d'aconseguir si aplicam el procediment previst per a casos d'urgència.

Amb tot, tal i com manifesta l'òrgan sol·licitant en la petició de dictamen, som conscients de la necessitat de comptar amb aquestes noves autoritzacions per fer front a la nova temporada turística, ja que d'acord amb la documentació que figura a l'expedient administratiu, el nombre de titulars de les autoritzacions de lloguer amb conductor (VTC) és insuficient per poder donar servei, sent necessari evitar d'aquesta manera l'intrusisme i l'oferta il·legal que es ve produint, per la qual cosa aplicarem el procediment abreujat, encara que, per a futures tramitacions, recomanem declarar la urgència del procediment just a l'inici d'aquest i no una vegada transcorreguts els tràmits d'audiència i d'informació pública, per tal d'evitar d'aquesta manera que en un mateix procediment uns tràmits es duguin a terme pel procediment ordinari i uns altres pel procediment urgent.

IV. Consideracions particulars

Primera. En general, i pel que fa al procediment, aquest s'ha elaborat amb correcció i s'han seguit tots els tràmits exigits fins al moment de la sol·licitud del dictamen, amb una àmplia fase i la possibilitat, mitjançant el tràmit d'informació pública, de la participació de tots aquells que es poguessin considerar interessats.

En aquest sentit, pel que fa a l'enviament del projecte de decret a les diferents administracions públiques, entenem que tal volta hagués estat interessant escoltar de manera directa a tots els ajuntaments afectats, atès que correspon a les distintes administracions locals determinar i limitar, en relació amb aquests serveis, els aspectes relacionats amb la utilització del domini públic viari, la gestió del trànsit urbà, la protecció del medi ambient i la prevenció de la contaminació atmosfèrica.

Segona. En relació amb el preàmbul, hem de recordar que aquesta part expositiva ha de facilitar, amb l'adequada concisió, la comprensió de l'objectiu de la norma, al·ludint als seus antecedents i al títol competencial en virtut del qual es dicta, ajudant a advertir les innovacions que introdueix, amb l'aclariment del seu contingut, si això cal, per a la comprensió del text. Així, com ha indicat el Consell d'Estat (Dictamen 4078/1996, de 5 de desembre), el preàmbul "pot complir una important funció en la motivació de l'exercici d'una potestat discrecional com és la reglamentària, i pot contribuir a més al control judicial dels reglaments que resulta de l'article 106.1 de la Constitució, especialment, des de la perspectiva del principi d'interdicció de l'arbitrarietat dels poders públics consagrat al article 9.3 de la Constitució".

En aquest sentit, consideram que, en general, el preàmbul compleix amb totes aquestes delimitacions, atès que fixa el seu objecte; delimita la normativa vigent en la matèria; en defineix la finalitat, i justifica la necessitat de la regulació, encara que, no obstant, entenem que s'hauria de fer també una menció expressa al recentment aprovat Decret llei 1/2019, de 22 de febrer, de mesures urgents sobre l'explotació i el control de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i altres mesures en matèria de transport terrestre.

A banda d'això, d'una banda, s'ha de tenir en compte que d'acord amb el que disposa l'apartat quart de l'Acord del Consell de Govern de les Illes Balears, de 29 de desembre de 2000, pel qual s'aproven les directrius sobre la forma i l'estructura dels avantprojectes de llei, el qual també és aplicable a les disposicions reglamentàries, aquesta s'ha de titular com a preàmbul, d'acord també amb l'article 47.4 de la recentment aprovada Llei 1/2019, de 31 de gener, del Govern de les Illes Balears, i de l'altra, es troba a faltar una explicació detallada sobre l'adequació d'aquest projecte normatiu als principis que preveu l'article 129.1 de la Llei 39/2015, que obliga a incloure en la part expositiva de les normes la justificació detallada referent a l'adequació del projecte de decret als principis bona regulació.

Finalment, d'acord amb la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears, s'ha de fer constar també la consulta feta a aquest Consell.

Tercera. En relació al contingut del projecte de decret, farem les següents observacions per tal de millorar-ne el text i la seva comprensió:

- En primer lloc, pel que fa als requisits per atorgar les autoritzacions, consideram que la redacció de l'article 6.b) és una mica confosa, ja que en el cas que el sol·licitant no es tracti d'una persona física, necessàriament haurà de tractar-se d'una persona jurídica.

En aquest sentit, proposam la següent redacció per aquest apartat:

b) En el cas de persones jurídiques, l'activitat de transport públic haurà de formar part del seu objecte social i hauran de tenir personalitat jurídica pròpia i independent de la d'aquelles persones que, en el seu cas, la integrin.

A continuació, en relació a aquests mateixos requisits, consideram que s'hauria d'afegir el fet de què els conductors d'aquests tipus de vehicles tinguessin la condició de treballadors assalariats de les entitats titulars de les corresponents autoritzacions, així com també, l'obligatorietat de regir-se pel conveni col·lectiu de referència mentre no existeixi un conveni propi del sector.

- Tot seguit, en relació a la presentació de sol·licituds, l'article 7.2 del projecte normatiu estableix que si no es presenta tota la documentació prevista en l'article 6 anterior, s'ha de requerir la persona interessada perquè ho esmeni en els termes prevists en l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, no obstant això, l'article 6 esmentat no fa menció a la documentació a presentar sinó als requisits que han de gaudir els sol·licitants de les autoritzacions, per la qual cosa, i per raons de seguretat jurídica, recomanem afegir al citat article 6 un segon apartat que reculli tota la documentació necessària per acreditar els corresponents requisits.
- D'altra banda, en relació a l'obligació de comunicar a la Direcció General de Mobilitat i Transports determinades dades amb una antelació mínima de trenta minuts abans de l'inici de cada servei, prevista a l'article 11 del projecte, s'ha de tenir en compte que la Disposició addicional segona del Decret Llei 1/2019, de mesures urgents sobre l'explotació i el control de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i altres mesures en matèria de transport terrestre, faculta als consells insulars i ajuntaments amb competència en la matèria a establir un termini mínim de quinze minuts entre la contractació i la prestació del servei, per tant, entenem que si els consells insulars i els ajuntament amb competència en la matèria fan ús d'aquesta potestat, per tal d'evitar desajustos aquest termini mínim que preveu l'article 11 s'hauria de reduir en la mesura corresponent.

- Finalment, respecte a la titulació de la Disposició addicional quarta, consideram que aquesta s'hauria de titular com a *Normativa supletòria*.

V. Conclusions

El Consell Econòmic i Social de les Illes Balears ha valorat el projecte de decret pel qual s'estableixen les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular i caràcter temporal a l'illa de Mallorca, i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en aquest dictamen.

Vist i plau

El secretari general

El president

Josep Valero González

Carles Manera Erbina

