

Dictamen núm. 11/2019, relativo al proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca

Según lo que dispone el artículo 2, núm. 1, letra a, inciso primero, de la Ley 10/2000, de 30 de noviembre, del Consejo Económico y Social de las Islas Baleares y el artículo 30 del Decreto 67/2010, de 28 de mayo, por el cual se aprueba el Reglamento que regula la organización y el funcionamiento, el Consejo Económico y Social emite el siguiente:

DICTAMEN

I. Antecedentes

Primero. El día 20 de marzo de 2019 se registra de entrada en el Consejo Económico y Social (CES) la solicitud de dictamen de la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad relativa al proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.

Segundo. El día 22 de marzo se anuncia la entrada de la solicitud a los consejeros del CES.

Tercero. El expediente enviado al CES consta de la siguiente documentación:

1. Consulta pública previa sobre la propuesta de elaboración de un proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.
2. Certificado emitido por el jefe del Servicio de Participación y Voluntariado, de la Dirección General de Participación y Memoria Democrática, de la Consejería de Cultura, Participación y Deportes, relativo al trámite de consulta pública previa.
3. Memoria justificativa del director general de Movilidad y Transportes sobre la necesidad de elaborar y aprobar un decreto para el establecimiento de las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.
4. Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad, por la cual se ordena el inicio del procedimiento para la elaboración y aprobación de un decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.
5. Publicación en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB núm. 12, de 26 de

enero) de la resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad por la cual se somete al trámite de información pública el proyecto de decreto.

6. Trámite de audiencia a las diferentes consejerías del Gobierno de las Islas Baleares, consejos insulares y a la Federación de Entidades Locales de las Islas Baleares.

7. Memoria de análisis de impacto normativo del proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.

8. Certificado emitido por el jefe del Servicio de Participación y Voluntariado, de la Dirección General de Participación y Memoria Democrática, de la Consejería de Cultura, Participación y Deportes, relativo al trámite de participación ciudadana.

9. Memoria del director general de Movilidad y Transportes sobre la necesidad que se declare la tramitación de urgencia del proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.

10. Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad por la que se declara la tramitación de urgencia del proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.

11. Durante los trámites de audiencia y de información pública han presentado alegaciones las entidades siguientes:

- Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas.
- Asociación Radio-Taxi.
- Federación independiente del Taxi de las Islas Baleares.
- Federación de Taxis de las Islas Baleares.
- Agrupación Empresarial Auto-taxi y Auto-Turismo de Baleares.
- Taxis Palma Radio S.C.L
- Federación Empresarial Balear de Transportes.

12. Informe de la jefa del servicio de ordenación del transporte de la Dirección General de Movilidad y Transportes relativo a la no necesidad de comunicar a la Comisión Europea el proyecto de decreto en cuestión.

13. Informe de la jefa del servicio de ordenación del transporte de la Dirección General de Movilidad y Transportes mediante el cual se responden las alegaciones y sugerencias presentadas durante los trámites de audiencia e información pública.

14. Solicitud de informe al Instituto Balear de la Mujer.

15. Solicitud de informe al Comité Balear de Transportes por Carretera.

16. Borrador del proyecto de decreto por el que se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.

17. Oficio del consejero de Territorio, Energía y Movilidad mediante el cual solicita el dictamen preceptivo al Consejo Económico y Social de las Islas Baleares.

Cuarto. Dado que se justifica en la solicitud de dictamen la necesidad que el procedimiento se tramite por vía de urgencia, el presidente del CES dictó una resolución en la cual ordena que se tramite dentro del plazo de 10 días hábiles, de acuerdo con el artículo 33 del Reglamento que regula la organización y el funcionamiento del Consejo Económico y Social, aprobado por el Decreto 67/2010, de 28 de mayo.

Quinto. De acuerdo con el procedimiento aplicable, la Comisión de Trabajo de Economía, Desarrollo Regional y Medio Ambiente elabora una propuesta de dictamen que es elevada a la Comisión Permanente. Este órgano, aprueba finalmente el dictamen el día 9 de abril de 2019.

II. Contenido del proyecto de decreto

El Proyecto de decreto enviado para dictamen consta de una parte expositiva, una parte dispositiva compuesta por 12 artículos, y una parte final formada por cuatro disposiciones adicionales y dos finales.

I. En la parte expositiva se hace referencia al marco normativo que lo habilita. Así, por un lado en el ámbito autonómico, se hace mención al artículo 30.5 del Estatuto

de Autonomía de las Islas Baleares, que atribuye a la comunidad autónoma de las Islas Baleares la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos, el transporte hecho por estos medios, por cable y por cañería, puertos, aeropuertos y helipuertos no cualificados de interés general por el Estado, y puertos de refugio, puertos, aeropuertos y helipuertos deportivos, a la Ley 4/2014, de 20 de junio, de Transporte Terrestre y Movilidad Sostenible de las Islas Baleares y al Decreto Ley 2/2017, de 26 de mayo, de medidas urgentes en materia de transporte terrestre, y de la otra, en cuanto al ámbito estatal, se hace referencia a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y al artículo 148.5 de la Constitución española, que establece las competencias que pueden asumir las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera siempre que se lleve a cabo en su territorio.

A continuación, se justifica la aprobación del presente proyecto normativo en la necesidad de resolver los problemas que genera la carencia de oferta de alquiler de vehículos con conductor en las temporadas de verano, en que aumenta exponencialmente la demanda de estos servicios, así como también, proveer de una oferta legal este sector, dado que se incrementa la oferta ilegal para cubrir la demanda existente, a la cual no pueden dar respuesta las empresas autorizadas legalmente.

II. La parte dispositiva del proyecto de decreto se estructura en 12 artículos:

El artículo 1 establece su objeto, que es crear y regular las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal a la isla de Mallorca.

El artículo 2 hace referencia al órgano competente para otorgar, modificar y extinguir las correspondientes autorizaciones, que corresponde a la Dirección General de Transportes y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares, o al órgano que lo sustituya de acuerdo con el que establece el artículo 74 bis 4 de la Ley 4/2014, de 20 de junio.

El artículo 3 determina el régimen jurídico al cual se tendrán que someter las autorizaciones, que será el que establece la Ley 4/2014, de 20 de junio y este Decreto.

El artículo 4 fija el ámbito y vigencia de las autorizaciones, que será por un lado, la isla de Mallorca, y de la otra, un plazo máximo de seis meses dentro de cada año.

El artículo 5 establece que para llevar a cabo la actividad de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y de carácter temporal es necesario obtener una autorización para cada vehículo que se destine a esta actividad.

El artículo 6 prevé los requisitos que tienen que reunir las empresas solicitantes de las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal para poder obtener la correspondiente autorización.

El artículo 7 hace referencia a las solicitudes, especificando que solo puede haber una autorización por vehículo, y que se pueden otorgar hasta un máximo de tres autorizaciones por solicitando.

El artículo 8 regula los criterios para el otorgamiento de las autorizaciones.

El artículo 9 hace mención de los distintivos que tienen que llevar en todo momento los vehículos autorizados, así como el lugar donde tienen que figurar y sus requisitos.

El artículo 10 prevé los supuestos de transmisión de la autorización y sustitución del vehículo, destacando en primer lugar que las autorizaciones no son transmisibles, salvo el supuesto de muerte, jubilación o incapacidad del titular, a favor de sus herederos forzosos, y en segundo lugar, que en caso de sustitución, ya sea por cambio del vehículo o por avería, en todo caso, el vehículo sustituto tiene que tener las mismas características y una antigüedad igual o inferior al sustituido.

El artículo 11 regula el régimen de prestación del servicio.

Finalmente, el artículo 12 hace referencia al régimen sancionador, especificando que la actividad de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y de carácter temporal está sometida al régimen sancionador establecido al artículo 96 bis de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, y en todo el no regulado en esta Ley, al establecido a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, o las normas que las puedan sustituir.

III. En cuanto a la parte final.

En primer lugar, en cuanto a las disposiciones adicionales, la primera establece el

límite máximo de autorizaciones para el año 2019, la segunda hace referencia al informe que, con carácter anual, tiene que presentar la Dirección General de Movilidad y Transportes al Consejo Balear de Transporte en relación a los resultados obtenidos con la aplicación de este Decreto, la tercera prevé una habilitación al consejero competente en la materia para determinar el número máximo de autorizaciones y aprobar con este fin la correspondiente convocatoria, y finalmente, la cuarta hace referencia a la normativa subsidiaria de aplicación.

Ya para acabar, en cuanto a las disposiciones finales, la primera hace referencia al título competencial en virtud del cual se dicta este Decreto, y la segunda a su entrada en vigor.

III. Observaciones generales

Primera. La actividad de alquiler de vehículos con conductor de ámbito nacional es una actividad de transporte de viajeros sobre la cual nuestra comunidad autónoma tiene competencia concurrente con el Estado, dado que se encuentra regulada por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres y la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares ostenta la competencia delegada para el otorgamiento de estas autorizaciones.

Desde la aprobación de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, se detectaron toda una serie de situaciones no recogidas en esta Ley que hicieron patente una carencia de cobertura en las necesidades de ordenación del sistema de transporte por carretera, las cuales afectaban sobre todo a una carencia de definición de determinadas conductas

infractoras con relación a la competencia desleal o ilegal surgida en estos últimos años, que cada vez se fue incrementando con la llegada de la temporada estival.

Atendidas estas circunstancias, se aprobó el Decreto Ley 2/2017, de 26 de mayo de medidas urgentes en materia de transportes terrestres, que modificó de manera urgente la Ley 4/2014, de 20 de junio, a través del cual se pretendían corregir determinadas situaciones que habían suscitado problemas muy importantes en relación al sector del transporte público de viajeros por carretera. Así, por ejemplo, se estableció al ámbito de las Islas Baleares la obligación de una contratación previa del transporte discrecional de viajeros en autobús y se prohibió la captación de viajeros fuera de las oficinas o locales de la empresa, con objeto de evitar las situaciones de oferta ilegal y de competencia desleal con otras modalidades de transportes que se producen con la captación de viajeros a las vías públicas o en los centros generadores de servicios como son los puertos, los aeropuertos o las zonas de ocio, y se modificó al mismo tiempo el régimen sancionador para adecuarlo a la nueva realidad normativa.

Por otro lado, a nivel estatal, como consecuencia de las modificaciones de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, por el Real decreto ley 3/2018, de 20 de abril y por el Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, se vio nuevamente la necesidad de modificar la Ley 4/2014 para adaptarla a los cambios legislativos que impulsó la Administración General del Estado.

En este sentido, la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares aprobó el Decreto Ley 1/2019 de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control

de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transportes terrestres, mediante el cual se remarca la obligatoriedad de una precontratación del servicio, que se tiene que poder acreditar mediante documentación justificativa del contrato y con la prestación del servicio media hora después de la solicitud, tiempo que de acuerdo con la disposición adicional segunda los entes locales pueden modificar hasta un mínimo de quince minutos de antelación. El texto legal también recuerda que los vehículos tienen prohibida la captación de clientes así como permanecer estacionados a la espera de esta captación. También se les exige la identificación del servicio con el distintivo de identificación de los VTC regulado por el decreto 56/2016, de 16 de septiembre.

Segunda. La relación turismo y transporte constituye un binomio indisoluble tal y como se posa de manifiesto a la Memoria del CES sobre la Economía, el Trabajo y la Sociedad de las Islas Baleares 2017 en relación con los desplazamientos de los viajeros a los aeropuertos:

“A partir de las encuestas hechas a los pasajeros de las diferentes terminales, disponemos de información sobre el medio de transporte más utilizado a la hora de llegar o irse del aeropuerto. Hay información de los aeropuertos de Palma y de Ibiza para los años 2009, 2012, 2014 y 2016, y del Aeropuerto de Menorca para los años 2012, 2014 y 2016.

Las encuestas muestran un patrón de uso de los medios de transporte marcado por la importancia del turismo a las tres islas. Al aeropuerto de Palma en 2016 se observa que el autobús de cortesía es la principal manera de desplazamiento, con un 34% del total de usuarios del aeropuerto; seguido de los servicios de taxi (22,5%), alquiler de coche (17,8%) y uso del coche privado (17%). Queda como quinta elección el uso del autobús público, que creció a lo

largo de los años – pasa de representar un 7% el 2009 a un 15% el 2014– a pesar de que baja a un 7,6% de uso a la última encuesta. Al aeropuerto de Ibiza lo principal medio de acceso al aeropuerto es el taxi (33%), seguido del coche privado (21,7%), mientras que el coche de alquiler y el autobús de cortesía se sitúan en tercera posición (con un peso aproximado de un 17%). El autobús público se mantiene en quinta opción, con un peso de un 10%. Respecto de la evolución, se observa un patrón similar al de Palma, en que se pasa de un peso del 8,8% el 2009 a un máximo de uso del transporte público el 2014, un 18%, a pesar de que a la última encuesta suponer solo un 11%. Finalmente, el Aeropuerto de Menorca muestra un patrón marcado por el uso del autobús de cortesía (35%), por el coche de alquiler (28%) y por el coche privado (21,8%). El servicio de taxi tiene un peso del 10%, muy inferior a las otras dos islas y, finalmente, el autobús es la quinta opción, con un peso muy pequeño, solo un 3% de los pasajeros escollo el autobús para ir o venir del Aeropuerto de Menorca.

Podemos comparar los patrones de acceso que observamos a los tres aeropuertos de las Islas Baleares con una selección de aeropuertos españoles donde también se llevó a cabo la encuesta el 2016. Podemos encontrar los dos principales aeropuertos españoles (Madrid y Barcelona), tres ciudades de dimensiones comparables con Palma (Sevilla, Málaga y Bilbao, y un destino turístico como Tenerife (con dos aeropuertos). Existe un patrón claramente diferenciado de los medios de transporte de acceso a los aeropuertos situados a los dos archipiélagos del resto de aeropuertos españoles, con un uso intenso de los autobuses de cortesía y de los coches de alquiler, con la excepción de Tenerife Norte, donde hay un gran peso del coche privado. También observamos las diferencias en los patrones de acceso si comparamos el aeropuerto de Palma con el de Málaga, que es un aeropuerto similar en términos de número total de pasajeros, en las dimensiones de población de ambas ciudades y en el hecho de tratarse de dos destinos turísticos importantes. Observamos un uso mucho más importante del transporte público como medio de acceso al aeropuerto de Málaga (autobús y Cercanías) en comparación al aeropuerto de Palma”.

Tercera. Finalmente, en cuanto a la urgencia solicitada, la solicitud de dictamen califica la consulta de urgente alegando lo siguiente: *“(...) dado que la temporada turística de este año es muy próxima, y es necesario contar con las nuevas autorizaciones de alquiler de vehículos ya en vigor, es por el que consideramos que el decreto se tiene que tramitar con carácter urgente para abreviar su tramitación y que sea posible otorgar las autorizaciones al inicio de esta temporada turística que empieza el 1 de mayo de 2019”.*

En este mismo sentido se justifica la tramitación de urgencia en la resolución de consejero de Territorio, Energía y Movilidad de día 6 de febrero de 2019.

El Consejo Económico y Social es un órgano colegiado creado para generar un debate ordenado en el seno de la sociedad civil organizada sobre las materias de cariz económico, social y de ocupación, y, por lo tanto, en los procedimientos de elaboración de los dictámenes, se tiene que garantizar que se genera el necesario debate y se promueve la participación de los consejeros que forman parte, lo cual no siempre es posible cuando se aplica el procedimiento urgente. Como órgano colegiado y de participación y debate de la sociedad civil organizada, tenemos que velar para que esta participación sea real, cosa que, en atención a la complejidad de determinadas normas y a la multiplicidad de opiniones a tener en cuenta en la construcción de la opinión de este Consejo, es difícil de conseguir si aplicamos el procedimiento previsto para casos de urgencia.

Con todo, tal y como manifiesta el órgano solicitante en la petición de dictamen, somos conscientes de la necesidad de contar con estas nuevas autorizaciones para hacer frente a la nueva temporada turística, puesto que de acuerdo con la

documentación que figura al expediente administrativo, el número de titulares de las autorizaciones de alquiler con conductor (VTC) es insuficiente para poder prestar el servicio, siendo necesario evitar de este modo el intrusismo y la oferta ilegal que se viene produciendo, por lo cual aplicaremos el procedimiento abreviado, aunque, para futuras tramitaciones, recomendamos declarar la urgencia del procedimiento justo al inicio de este y no una vez transcurridos los trámites de audiencia y de información pública, para evitar de este modo que en un mismo procedimiento unos trámites se lleven a cabo por el procedimiento ordinario y otros por el procedimiento urgente.

IV. Consideraciones particulares

Primera. En general, y en cuanto al procedimiento, éste se ha elaborado con corrección y se han seguido todos los trámites exigidos hasta el momento de la solicitud del dictamen, con una amplia fase de audiencia y la posibilidad, mediante el trámite de información pública, de la participación de todos aquellos que se pudieran considerar interesados.

En este sentido, en cuanto al envío del proyecto de decreto a las diferentes administraciones públicas, entendemos que tal vez hubiera sido interesante escuchar de manera directa a todos los ayuntamientos afectados, dado que corresponde a las distintas administraciones locales determinar y limitar, en relación con estos servicios, los aspectos relacionados con la utilización del dominio público viario, la gestión del tráfico urbano, la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación atmosférica.

Segunda. En relación con el preámbulo, tenemos que recordar que esta parte expositiva tiene que facilitar, con la adecuada concisión, la comprensión del objetivo de la norma, aludiendo a sus antecedentes y al título competencial en virtud del cual se dicta, ayudando a advertir las innovaciones que introduce, con la aclaración de su contenido, si esto hace falta, para la comprensión del texto. Así, como ha indicado el Consejo de Estado (Dictamen 4078/1996, de 5 de diciembre), el preámbulo *"puede cumplir una importante función en la motivación del ejercicio de una potestad discrecional como es la reglamentaria, y puede contribuir además al control judicial de los reglamentos que resulta del artículo 106.1 de la Constitución, especialmente, desde la perspectiva del principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos consagrado al artículo 9.3 de la Constitución"*.

En este sentido, consideramos que, en general, el preámbulo cumple con todas estas delimitaciones, dado que fija su objeto; delimita la normativa vigente en la materia; define la finalidad, y justifica la necesidad de la regulación, aunque, no obstante, entendemos que se tendría que hacer también una mención expés al recientemente aprobado Decreto Ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transporte terrestre.

Además de esto, por un lado, se tiene que tener en cuenta que de acuerdo con lo que dispone el apartado cuarto del Acuerdo del Consejo de Gobierno de las Islas Baleares, de 29 de diciembre de 2000, por el cual se aprueban las directrices sobre la forma y la estructura de los anteproyectos de ley, el cual también es aplicable a las disposiciones reglamentarias, esta se tiene que titular como preámbulo, de acuerdo

también con el artículo 47.4 de la recientemente aprobada Ley 1/2019, de 31 de enero, del Gobierno de las Islas Baleares, y de la otra, se echa de menos una explicación detallada sobre la adecuación de este proyecto normativo a los principios que prevé el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, que obliga a incluir en la parte expositiva de las normas la justificación detallada en lo referente a la adecuación del proyecto de decreto a los principios buena regulación.

Finalmente, de acuerdo con la Ley 10/2000, de 30 de noviembre, del Consejo Económico y Social de las Islas Baleares, se tiene que hacer constar también la consulta hecha a este Consejo.

Tercera. En relación al contenido del proyecto de decreto, haremos las siguientes observaciones para mejorar el texto y su comprensión:

- En primer lugar, en cuanto a los requisitos para otorgar las autorizaciones, consideramos que la redacción del artículo 6.b) es un poco confusa, puesto que en el supuesto de que el solicitante no se trate de una persona física, necesariamente tendrá que tratarse de una persona jurídica.

En este sentido, proponemos la siguiente redacción por este apartado:

b) En el caso de personas jurídicas, la actividad de transporte público tendrá que formar parte de su objeto social y tendrán que tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

A continuación, en relación con estos mismos requisitos, consideramos que se

tendría que añadir el hecho de que los conductores de estos tipos de vehículos tuvieran la condición de trabajadores asalariados de las entidades titulares de las correspondientes autorizaciones, así como también, la obligatoriedad de regirse por el convenio colectivo de referencia mientras no exista un convenio propio del sector.

- A continuación, en relación a la presentación de solicitudes, el artículo 7.2 del proyecto normativo establece que si no se presenta toda la documentación prevista en el artículo 6 anterior, se tiene que requerir la persona interesada porque lo enmiende en los términos previstos en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, sin embargo, el artículo 6 mencionado no hace mención a la documentación a presentar sino a los requisitos que tienen que disfrutar los solicitantes de las autorizaciones, por lo cual, y por razones de seguridad jurídica, recomendamos añadir al citado artículo 6 un segundo apartado que recoja toda la documentación necesaria para acreditar los correspondientes requisitos.

- Por otro lado, en relación a la obligación de comunicar a la Dirección General de Movilidad y Transportes determinadas datos con una antelación mínima de treinta minutos antes del inicio de cada servicio, prevista al artículo 11 del proyecto, se tiene que tener en cuenta que la Disposición adicional segunda del Decreto Ley 1/2019, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transporte terrestre, faculta a los consejos insulares y ayuntamientos con competencia en la materia a establecer un plazo mínimo de quince minutos entre la contratación y la prestación del servicio, por lo tanto, entendemos que si los consejos insulares y los ayuntamiento con competencia en la materia hacen uso de esta potestad, para

evitar desajustes este plazo mínimo que prevé el artículo 11 se tendría que reducir en la medida correspondiente.

- Finalmente, respecto a la titulación de la Disposición adicional cuarta, consideramos que esta se tendría que titular como Normativa supletoria.

V. Conclusiones

El Consejo Económico y Social de las Islas Baleares ha valorado el proyecto de decreto por el cual se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca, y solicita al Gobierno que sea receptivo a las recomendaciones formuladas en este dictamen.

El secretario general

Josep Valero González

Palma, 9 de abril de 2019

Visto y conforme

El presidente

Carles Manera Erbina