

lación y la fiscalidad y, por tanto, la clave para enmarcar la función de la institución en nuestro sistema jurídico-administrativo. Se estudian en detalle los distintos instrumentos para la determinación tarifaria y la licitación de los contratos y los efectos que tienen en el funcionamiento a largo plazo del propio contrato. Junto con todo esto, el libro nos ofrece un profundo análisis de la normativa contable pública aplicada a estos contratos y los efectos en relación con el déficit público. Estos instrumentos son la base sobre la que se concluye acerca de los límites que tiene la utilización de la institución de la concesión de obra pública para la construcción de infraestructuras de uso público, los instrumentos para su manejo eficiente y la determinación de la imputación de los riesgos en este tipo de contratos.

Continúa la tercera de las partes en las que se divide el libro, coherentemente con el planteamiento que hasta este punto ha hecho, con el análisis de una de las cuestiones más complejas del régimen de la concesión de obra pública: la protección registral y la posición de terceros frente a los derechos del concesionario y de la Administración, así como sobre la amortización y el régimen de la reversión de la concesión de obra pública. Pocos conceptos como los citados son tan característicos del Derecho público y pocos tan mal conocidos y estudiados. Baste recordar la cantidad de veces que, por ejemplo, las sentencias de lo contencioso-administrativo y la bibliografía al uso hablan de *amortizar una inversión* o del *equilibrio económico-financiero* sin la mínima precisión exigible.

En relación con el estudio de la protección de los acreedores del concesionario, elemento esencial para que una obra pública pueda construirse —no olvidemos que quien *paga* es siempre el Banco—, el autor se ve obligado a hacer un análisis de Derecho registral y concursal aplicado a la obra pública, profundo y detallado. Dicho campo ha sido muchas veces un terreno de nadie al que la doctrina no había prestado, salvo en contadas excepciones, demasiada atención. RUIZ OJEDA entra de lleno en él para concluir con una fundamentada crítica al concepto de dominio público y, en concreto, a la forma en la

que se ha manejando en relación con la obra pública.

Por último, en el Capítulo VII se analiza la que seguramente es la técnica menos clarificada de nuestro Derecho de concesiones y quizás del Derecho público, que es la de la reversión y amortización de activos de las concesiones. El autor cierra de esta manera su análisis del concepto de bien público y su gestión por privados y explica, sobre la base de un profundo estudio contable, el significado que debe darse a tales instrumentos. En este sentido, el libro pretende no tanto hacer un análisis conceptual sobre el significado teórico o la justificación de la reversión, cuanto explicar la funcionalidad de dicha figura en relación con la ejecución de un contrato de concesión de obra pública. Ello permite poner de manifiesto la relación estrecha del concepto de reversión no tanto con el de dominio público, sino con el de equilibrio económico-financiero de la concesión, y explicar cómo cada pliego de contrato de concesión debe establecer el sistema de reversión en relación con el modelo contable y tarifario que se utilice.

En fin, Alberto RUIZ OJEDA nos ofrece un libro lleno de propuestas innovadoras y coherentes sobre la concesión de obra pública que, con seguridad, serán de gran influencia en el ámbito tanto de las materias más directamente relacionadas con ella como, en general, en la tarea de la renovación del Derecho público con la que tan francamente se siente comprometido el autor, pues, como los buenos escaladores, ha dejado abiertas nuevas vías para llegar más arriba.

JUAN MARTÍNEZ CALVO  
Abogado

TARRÉS VIVES, M.: *La regulación del Taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Ed. Atelier, Barcelona, 2006, 216 págs.

En la vida diaria hay un sinnúmero de situaciones que son objeto de regulación por parte del Derecho administrativo, sin me-

recer todas ellas una especial atención. El presente libro reivindica una de esas situaciones: la del sector del taxi. Su autor, Marc TARRÉS, nos ofrece con esta monografía un atento análisis sobre la regulación del taxi en el Derecho español, con el interés añadido de una aportación muy interesante de Derecho comparado, los casos francés y alemán.

En la introducción se nos presentan cuáles van a ser las ideas clave del trabajo. Por un lado, se defiende que el taxi debe ser hoy calificado como una actividad privada de interés general, negándole el tradicional carácter de servicio público, en sentido estricto. Sin embargo, es precisamente ese carácter de indudable interés general el que, a juicio del autor, sirve hoy para justificar una incisiva intervención administrativa en la regulación de la referida actividad.

El legislador autonómico ha afrontado la regulación del taxi de dos modos diferentes: por un lado, mediante su tratamiento en leyes generales de transporte terrestre; por otro, a través de leyes sectoriales sobre esa actividad. Así, desde las Comunidades Autónomas se ha optado por diferentes modos de ordenación. De este modo, por ejemplo, las Comunidades de Madrid, Aragón y Valencia disponen de leyes de transporte terrestre que delimitan ciertos aspectos de la actividad del auto-taxi, sin llegar a disciplinarla de forma completa, con lo que remiten a obligados desarrollos reglamentarios. En cambio, Cataluña, País Vasco o la Comunidad Foral de Navarra han optado por leyes singulares del sector, sin perjuicio, por supuesto, de posteriores remisiones reglamentarias, cuya necesidad resulta, sin embargo, menos urgente que en los casos anteriores.

Este escenario no tendría mayor importancia si no fuese por la disparidad de regulaciones jurídicas que las diferentes legislaciones autonómicas van conformando en lo relativo a la actividad del taxi. Así, por ejemplo, en unos casos se establece que la licencia sólo puede concederse a personas físicas obligadas a ejercer personalmente las facultades inherentes a dicho título administrativo, situación del País Vasco; en otros, en cambio, se permite la explotación de las licencias por parte de personas jurídicas a través de asalaria-

dos, tal como prevé la Ley catalana. Esta situación deriva, como bien recuerda el autor, de la célebre sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, por la que se declararon nulos distintos preceptos de la Ley estatal 16/1987, de ordenación del transporte terrestre, de entre ellos precisamente los que regulaban el transporte urbano y metropolitano. En este caso, el intérprete constitucional atribuyó la exclusiva competencia sobre el transporte urbano e interurbano dentro de los límites territoriales autonómicos a las diferentes Comunidades Autónomas. Una circunstancia que el mismo autor destaca y contrapone al modelo de Alemania, donde un Estado descentralizado no ha supuesto óbice para la existencia de una legislación federal.

Otro pronunciamiento de nuestro Alto Tribunal que merece la atención del autor es la significativa sentencia 132/2001, que, recordemos, otorgaba el amparo a un taxista de Madrid contra la sanción de suspensión de su licencia de auto-taxi. La controversia jurídica de dicha sentencia es especialmente destacable, dado que consideró obligada una cobertura legal para la ordenanza en base a la cual se había dictado aquella medida sancionadora. De este modo pasaba a exigirse al legislador la aprobación de una norma con rango de ley en los aspectos relativos al régimen sancionador de la actividad del taxi. Además, el propio Tribunal Constitucional declaró en esa sentencia que nos hallamos ante una actividad económica privada, si bien intervenida y reglamentada. Y, en consecuencia, el taxista no se encuentra bajo una relación especial de sujeción, motivo por el que el principio de la legalidad sancionadora debe aplicarse con la misma escrupulosidad que a cualquier ciudadano.

El autor hace también especial consideración a las reiteradas propuestas sobre la desregulación de la actividad en aras de una auténtica libre competencia. En este tema, sus consideraciones sobre experiencias vividas en otros países resultan altamente ilustrativas. Así, matiza el hecho de que la fijación o establecimiento de tarifas y la contingentación del número de licencias supongan un ataque a la libertad de mercado y a la libre empresa. Por el contrario, defiende que tales as-

pectos, fruto de una incisiva intervención administrativa, garantizan la calidad en la prestación de la actividad a los usuarios. En definitiva, se aboga por el mantenimiento de un número de licencias contingente, pero se defiende, en cambio, la libre explotación del título administrativo por su titular. En este tema, la discusión jurídica no deja al margen la inclusión por el autor de elementos de reflexión de índole económica, circunstancia que ofrece una visión más completa sobre esa polémica.

El libro consta de cinco capítulos. El primero de ellos se centra en el examen de la competencia local sobre el taxi y la naturaleza jurídica de la actividad. Se ofrece un tratamiento de la licencia municipal en el marco de la categoría general de los títulos administrativos habilitantes. Se aborda así el tratamiento de las licencias y la figura de la concesión, lo que sirve para estudiar las deficiencias que ofrecen estas instituciones en nuestro Derecho. Especialmente al tratar de explicar determinados títulos habilitantes que comparten características de aquellas ambas instituciones. Tales extremos, conviene recordarlo, fueron objeto de debate en el Primer Congreso de la Asociación Española de Profesores de Derecho Administrativo, que tuvo lugar en Toledo el pasado mes de febrero de 2006.

El tratamiento de la competencia local sobre el taxi se inicia con el examen de los artículos 25 y 26 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL). No de forma expresa, pero sí clara, la competencia municipal sobre el taxi aparece dentro del artículo 25 LRBRL. Ahora bien, el autor afirma que la prestación del servicio del taxi está, sin embargo, excluida de la reserva del artículo 86 de la mencionada Ley. Tal exclusión se justifica por la propia negación del carácter de servicio público del taxi, mientras se afirma su atributo de actividad privada sujeta al interés general que consiste en el transporte de viajeros, cuya promoción o fomento sí corresponde a las entidades locales. Además, niega que la propia calificación de transporte público del servicio del taxi presuponga su equiparación con la de servicio público. Así pues, se posiciona de forma contraria a las tesis que incluyen la actividad del taxi dentro de la reserva del

artículo 86.3 de la LRBRL. Para TARRÉS, el único título habilitante que legitima la intervención del municipio se ubica entonces en el artículo 25.1 de la LRBRL.

Otro aspecto de sumo interés es el examen del ordenamiento jurídico relativo al régimen jurídico del título habilitante (la licencia) y la cuestión relativa a su transmisión. Es decir, la actividad del taxi precisa de título administrativo para su ejercicio. Dicho título, en palabras del autor, consiste en un *acto administrativo a través del cual se permite que un sujeto privado ejerza una actividad —la de auto-taxi—, previa comprobación de que la desarrollará sin causar molestias o perturbaciones al interés general*. En definitiva, nos hallamos ante un control administrativo *ex ante*, en el que se realiza la valoración de la concurrencia de los requisitos previstos para el ejercicio de la dicha actividad. A partir de aquí, el autor nos detalla la relación entre la Administración y el sujeto autorizado, así como la generación de derechos y obligaciones para ambas partes. El autor concluye considerando que la interacción entre la naturaleza jurídica de la actividad y el régimen jurídico del título administrativo, la licencia en nuestro caso, es la que nos ha de permitir entender la idiosincrasia de la actividad del taxi.

La monografía no deja de lado la problemática concerniente a la existencia o no de una patrimonialización de la licencia administrativa, del título habilitante, en definitiva. En este extremo se expone cómo opera dicha patrimonialización, recordando la figura de los *beati possidentes*. Circunstancia que, por cierto, encontramos, tal como recuerda el autor, en otros muchos sectores económicos. Por lo demás, también hallamos un estudio específico de los requisitos y límites a la transmisión de la licencia.

El establecimiento de las tarifas, en puridad precios, en el sector del taxi también se debate en la monografía. La postura del autor arranca con la defensa del modelo actual, que opta por establecer un número óptimo de licencias y de precios, negando que pueda resultar una buena opción la adopción de un modelo netamente desregulador, tal y como se ha producido en varios países.

El cuarto capítulo de la obra hace re-

ferencia a las dos Leyes autonómicas que ofrecen los modelos más confrontados de regulación del taxi en España. En primer término, la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi de la Comunidad Autónoma de Cataluña, y en segundo, la Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo de la Comunidad Autónoma del País Vasco. El autor establece un esquema para el estudio de ambas Leyes autonómicas, con algunas modificaciones, dependiendo del caso. Así, determina cuáles son las Administraciones competentes y el régimen jurídico de la actividad. Por otro lado, el régimen jurídico de la actividad resulta examinado a la luz del elemento subjetivo, la determinación, adquisición, transmisión y extinción de los títulos habilitantes, la contratación y prestación, el régimen económico, el régimen sancionador y el régimen institucional. La aproximación a los problemas actuales del servicio del taxi se justifica con la inclusión en el debate de la existencia de trabajadores autónomos y asalariados en la prestación del servicio del taxi, la determinación de nuevas licencias, la exhibición de publicidad, los siempre discutidos (en el ámbito del auto-taxi) derechos y deberes de los usuarios. En el caso de la Ley catalana, resultan de interés las consideraciones sobre el Consejo Catalán del Taxi y el previsto Colegio Profesional de Taxistas. La diferencia básica en la prestación del servicio del taxi existente entre el modelo catalán y el del País Vasco radica, en palabras del autor, en que *la regulación catalana no opta por el modelo una licencia, un vehículo, un conductor que, de manera*

*tan inequívoca y rotunda, sigue, por ejemplo, la normativa vasca.* El cuarto capítulo está abordado, pues, de forma brillante, ejemplo del buen hacer de TARRÉS, en el que la descripción sobria y la reflexión pausada sitúan al lector en una posición idónea para estudiar dos de los modelos autonómicos existentes (catalán y vasco) reguladores del servicio del taxi.

Finalmente, el análisis del Derecho comparado no pasa inadvertido en la obra y a tal efecto se aportan las experiencias del Derecho francés y el Derecho alemán. El autor manifiesta su opción por el modelo alemán frente al modelo francés, si bien este último ha influido y sigue influyendo en la regulación actual del sector del taxi en nuestro Derecho. La monografía deja claros los puntos de vista del autor, en los que se niega la consideración de servicio público del taxi, y se afirma como una actividad privada con un componente de indudable interés general. Además, se reconoce que para una mayor calidad de la actividad con los usuarios convendría dar entrada a fórmulas empresariales bajo supervisión administrativa. Ambos planteamientos vendrán objeto de discusión y, a buen seguro, no dejarán indiferente al lector. Se trata, sin lugar a dudas, de un excelente trabajo de Marc TARRÉS que nos ofrece una visión reflexionada y elaborada de la regulación y nuevos retos de la actividad del taxi, motivo por el que se convierte en una monografía de referencia en dicho ámbito.

Gemma GEIS CARRERAS  
Profesora de Derecho Administrativo  
Universidad de Girona