

Dictamen 5/2002 sobre l'Avantprojecte de llei del taxi.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per la Llei 3/1997, la Comissió Permanent de l'Àrea Socioeconòmica ha elaborat i aprovat la proposta de dictamen sobre l'Avantprojecte de llei del taxi, en la reunió feta el dia 12 de novembre.

El Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social en la sessió ordinària del dia 18 de novembre aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 24 d'octubre de 2002 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès per l'Hble. Conseller de Política Territorial i Obres Públiques en què sol·licitava l'emissió, com més aviat millor, del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, de l'Avantprojecte de llei del taxi.

La sol·licitud de dictamen va ser traslladada als membres de la Comissió Permanent de l'Àrea Socioeconòmica que es va reunir el dia 12 de novembre amb la finalitat d'elaborar la proposta de dictamen.

Context normatiu

L'Estatut d'autonomia de Catalunya, en l'article 8.2, encomana a la Generalitat, entre altres funcions, la de facilitar la participació de tots els ciutadans i ciutadanes en la vida política, econòmica, cultural i social. D'altra banda l'article 52 de l'Estatut d'autonomia faculta la Generalitat per constituir institucions que fomentin la plena ocupació i el desenvolupament econòmic i social en el marc de les seves competències.

II. CONTINGUT

L'Avantprojecte de llei consta del preàmbul, de 44 articles dividits en 6 capítols, d'una disposició addicional, de quatre disposicions transitòries, d'una disposició derogatòria i de quatre disposicions finals.

El preàmbul defineix els objectius que es recullen a la norma. La Llei estableix una regulació global de l'activitat que permet un desenvolupament de naturalesa reglamentària que s'adapti a les diverses realitats territorials i de funcionament i també a les característiques específiques de les explotacions (urbanametropolitana, rural, turística) atenent al perfil, també divers, de les realitats locals i a les característiques pròpies de la demanda.

El capítol I, denominat “Normes generals”, engloba els articles de l’1 al 3. En aquest capítol s’estableix l’objecte de la Llei, les definicions d’allò que es considerarà servei de taxi i serveis urbans i interurbans, i el règim administratiu que s’hi ha d’aplicar.

El capítol II, denominat “Títols habilitants per a la prestació dels serveis del taxi”, engloba els articles del 4 al 16. Aquest capítol es divideix en la secció primera, segona i tercera, denominades respectivament “Llicències per a la prestació dels serveis urbans de taxi”, “Autorització per a la prestació de serveis interurbans de taxi” i “Procediment coordinat d’atorgament dels títols habilitants”.

La Secció primera, articles del 4 al 12, regula les llicències per a la prestació dels serveis urbans de taxi. En aquesta secció s’estableix el règim d’atorgament, la determinació del nombre, les llicències estacionals, la titularitat, el període de validesa, la transmissió, l’extinció, el registre i les taxes.

La Secció segona, articles 13 i 14, estableix l’autorització per a la prestació de serveis interurbans de taxi per la qual es determinen les seves condicions i el nombre d’autoritzacions.

La Secció tercera, articles 15 i 16, estableix el procediment coordinat d’atorgament dels títols habilitants pel qual es determina l’exigència de llicència i les normes d’atorgament dels títols habilitants.

El capítol III, denominat “Prestació del servei”, engloba els articles del 17 al 30. En aquest capítol es regula l’exercici de l’activitat, els conductors i conductores, els vehicles, la contractació del servei, l’inici dels serveis interurbans, la coordinació intermunicipal, els serveis relacionats amb el sistema sanitari, altres condicions de prestació dels serveis, els drets i els deures de les persones usuàries, la promoció de l’ús de la llengua catalana, els procediments de reclamació, la formació, el foment de la cooperació i la incorporació de noves tecnologies.

El capítol IV, denominat “Règim econòmic”, engloba els articles 31 i 32. Aquest capítol fa referència al procediment per a l’establiment de les tarifes urbanes amb la corresponent remissió a la normativa vigent en matèria de preus i es determina la competència de la Generalitat de Catalunya per a la fixació de les tarifes aplicables als serveis interurbans. Així mateix, es preveu de forma expressa que els vehicles que prestin els serveis de taxi han d’estar proveïts d’un aparell taxímetre.

El capítol V, denominat “Consell Català del Taxi”, engloba els articles del 33 al 35. En aquest capítol es regula la creació del Consell Català del Taxi, la seva composició i el règim de funcionament. El Consell Català del Taxi és un òrgan col·legiat de composició mixta on resten representades les diverses administracions amb competències sobre aquesta modalitat de transport i els representants del sector.

El capítol VI, denominat “Inspecció i règim sancionador”, engloba els articles del 36 al 44. En aquest capítol es regula la inspecció, les normes sobre responsabilitat, les infraccions, les sancions, els òrgans competents i el procediment sancionador. També estan tipificades les diverses conductes que constitueixen infraccions als preceptes de la Llei com a infraccions molt greus, greus i lleus.

La disposició addicional, denominada “Mesures mediambientals”, estableix la necessitat de promoure la incorporació al servei de taxi de vehicles equipats amb motors adaptats per a la utilització de combustibles menys contaminants. Les administracions competents amb la participació de les associacions representatives del sector duren a terme aquesta acció de promoció.

Les disposicions transitòries són quatre. La disposició primera estableix que el termini per adaptar les ordenances locals és d'un any. Les disposicions segona i tercera preveuen el manteniment de les llicències o autoritzacions diferent al regulat a l'article 7 i el reconeixement del certificat de capacitació professional regulat a l'article 18 per als titulars de llicències i conductors o conductores assalariats que hagin exercit l'activitat abans del moment d'entrada en vigor de la Llei. La disposició quarta estableix un període transitori de 2 anys per incorporar el taxímetre a aquells taxis que no en disposen actualment.

La disposició derogatòria regula la derogació de qualsevol disposició que s'oposi al contingut de la present Llei.

Les disposicions finals són quatre. La disposició primera faculta els ens competents per a l'atorgament de les llicències, per regular el règim a què s'ha de sotmetre la prestació del servei i al Govern per dictar les normes de desplegament d'aquesta Llei. Les disposicions segona i tercera faculten el Govern per actualitzar l'import de les sancions previstes en aquesta Llei a proposta del conseller o consellera competent en la matèria i per actualitzar el percentatge de llicències previ informe del Consell Català del Taxi. La disposició quarta estableix que la Llei entrarà en vigor al cap d'un mes d'haver estat publicada al DOGC.

III. OBSERVACIONS GENERALS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, després d'analitzar i debatre l'Avantprojecte de Llei del taxi, proposa les següents observacions genèriques:

Primera. Es decanta clarament a favor del desenvolupament del transport públic urbà com a solució a la creixent demanda de mobilitat.

Segona. Aquest Avantprojecte tracta d'unificar en un únic cos legal tota la normativa dispersa que s'ha aplicat fins al moment i, a més, recull les exigències i necessitats pròpies d'aquest sector a Catalunya.

Tercera. També articula una coordinació dels serveis urbans i interurbans que tenen com a finalitat la integració en una sola xarxa de serveis de transport, el disseny de la seva estructura segons les necessitats reals, així com un millor desenvolupament de l'eficàcia de la seva gestió.

Quarta. L'Avantprojecte, des del mateix moment que exerceix una competència de la Comunitat Autònoma, se situa com a nexa d'unió entre la normativa estatal i local relativa a aquesta matèria, de manera que inclou elements delimitadors de les competències, sense oblidar la legislació estatal, que en determinats moments segueix actuant com a norma supletòria. Per tant, es tracta d'una norma respectuosa amb els ens locals i les seves competències.

Cinquena. A l'Avantprojecte s'inclou un reconeixement de les competències administratives dels municipis i del Govern de la Generalitat de Catalunya. Per aquest motiu es considera convenient definir les competències de les diferents administracions implicades i establir mecanismes per fer que els municipis compleixin amb les disposicions de la Llei, tenint en compte que aquesta és una Llei marc que possibilita a les entitats locals elegir, per via de Reglament, la seva aplicació.

Sisena. Mitjançant aquest Avantprojecte s'exerceix una competència normativa autonòmica que permet adaptar aquesta matèria a les especials circumstàncies de Catalunya. Però cal tenir en compte que Catalunya presenta diferents particularitats al seu territori en aquesta matèria, sobre tot la ciutat de Barcelona que té unes característiques específiques. Malgrat tot, i encara que a la zona formada pels municipis de l'anomenada Entitat Metropolitana del Transport es concentra la gran majoria de taxis i d'usuaris, és probable que només a les capitals de província el servei sigui l'idoni. A mesura que ens allunyem d'aquestes zones, per exemple, els pobles dels voltants de Barcelona, el servei se'n ressenteix i, no cal dir-ho, la resta del país presenta grans mancances en aquest tema.

Setena. Es considera convenient establir mecanismes de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i l'actual Institut Municipal del Taxi, ja que pot suposar una certa contradicció que aquest Avantprojecte aposti per la creació de noves llicències, fins i tot temporals, i la contractació de treballadors a temps parcial i en canvi l'any 1998 s'aprovés el Pla de viabilitat i modernització dins d'aquest ens local que té, entre els seus objectius principals, la retirada de llicències.

Vuitena. Es considera que aquesta Llei és poc concreta en alguns aspectes, i no respon a qüestions específiques del sector. Reincidint en l'actual situació d'excessiva intervenció sobre les tarifes, s'haurien d'introduir mecanismes que garanteixin la rendibilitat del servei.

Novena. D'altra banda, en alguns aspectes l'Avantprojecte té un redactat que es presta a diferents interpretacions per part dels ens locals; conseqüentment, molts

objectius podran assolir-se o desvirtuar-se en funció del desenvolupament del reglament.

IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT

1. En l'article 2 apartat segon, s'inclou un concepte de transport urbà que lliga aquest tipus de transport a la qualificació del sòl com a urbà o urbanitzable, fent referència a la legislació urbanística, en front d'un altre criteri possible que fóra posar en relació aquest transport amb el terme municipal. Cadascuna d'aquestes opcions presenta avantatges i inconvenients. Però, atès que el concepte de sòl urbà és dinàmic, i es requeriria una constant adaptació del transport al mapa del sòl urbà o urbanitzable en cada moment, es produeix consegüentment una inseguretats jurídica. En sentit contrari, la definició d'urbà basada en el concepte de terme municipal és més segura.

2. En l'article 4 es valora molt positivament que la mateixa Llei determini uns criteris generals, que permeten als ens locals adaptar les seves necessitats a aquesta regulació, però que impedeixen situacions arbitràries. Quant a les llicències de nova creació, també suposa un fenomen d'integració rellevant el fet que es valori de manera preferent la dedicació prèvia a la professió en règim de treballador o treballadora assalariat. Igualment és molt important que el règim d'atorgament, utilització, modificació i extinció de les llicències requereixi un informe previ i preceptiu tant del Consell Català del Taxi com de l'organisme competent en la Generalitat de Catalunya.

3. L'article 6 regula les llicències estacionals que permeten donar servei en moments puntuals a canvi d'evitar el sobredimensionament de la flota. Es valora positivament que es determinin els criteris que hauran d'emprar les administracions locals a l'hora d'atorgar aquests tipus de llicències, però hi ha qüestions que no queden resoltes. En primer lloc no s'estableix cap límit quant a la repetició de la temporalitat. Fins i tot es podria pensar a crear una figura d'una estacionalitat repetida. Tampoc s'entén el per què es fixa com a preferència per atorgar aquestes llicències el fet que es tracti de persones que ja siguin titulars d'altres llicències. Igualment no es concreta si els vehicles que s'han d'utilitzar per prestar aquests serveis han de complir els mateixos requisits que els taxis emprats per als serveis habituals o només alguns.

4. En l'article 7 es regula la titularitat de les llicències. Es considera que un dels eixos claus per aconseguir un cert consens amb aquest Avantprojecte ha estat la regulació per la qual els autònoms només puguin ser titulars d'una llicència, i no de tres, com es proposava anteriorment, així com que es fixin percentatges màxims de taxis per a les empreses en cada municipi. D'aquesta manera ha desaparegut la possibilitat de crear monopolis que poguessin arribar a suposar un empitjorament del servei ofert a l'usuari. Nogensmenys, hi ha dues qüestions que no queden totalment resoltes: si la Llei d'ordenació del transport requereix que la persona que gestiona una empresa de transport tingui el títol de transportista, no fóra necessari que aquell que s'encarrega de la direcció de les empreses amb

licències de taxis atribuïdes tingui el carnet de taxista i, d'altra banda, tampoc es preveu la possibilitat que diverses empreses puguin establir acords per constituir holdings i així arribar a tenir moltes licències.

5. Es valora molt positivament que el període de validesa de les licències, article 8, segueixi sent indefinit i que es permeti la possibilitat d'una suspensió provisional de la seva vigència. Potser s'hauria de limitar el nombre de vegades que es pot demanar aquesta suspensió.

6. A l'article 9, transmissió de les licències, es fixa un procediment de lliure transmissió de les licències ja que, encara que es necessiti autorització prèvia de l'ens que la va concedir, aquest sols es podrà negar si en l'adquirent no concorren les condicions necessàries per a l'atorgament inicial de la licència. Als efectes d'eliminar qualsevol pràctica irregular la Generalitat de Catalunya es reserva les competències per dictar normes que hauran de seguir el municipis quant a l'atorgament, la utilització, la modificació i l'extinció d'aquestes licències. Per aquesta raó, és important preveure el règim jurídic al qual han d'estar sotmeses les transmissions de les licències, com pot ser, per exemple, una subrogació a les concessions.

7. Respecte a les causes d'extinció de les licències, article 10, potser se n'hauria d'establir una causa d'extinció o de transmissió obligatòria en el moment que el seu titular es jubila, per tal d'evitar els arrendaments actuals.

8. A l'article 17 apartat primer es regula que les persones físiques han de prestar el servei en règim d'explotació personal, encara que poden contractar conductors o conductores assalariats quan no puguin atendre personalment el servei. Ara bé, aquesta regulació permet realitzar aquest tipus de contractació de manera lliure, per tant, potser es podia haver regulat de manera que es poguessin emprar els dos sistemes. En aquest cas, als treballadors o treballadores contractats se'ls aplicarà el conveni col·lectiu vigent. En aquest tema no es contempla la limitació de treballadors o treballadores contractats per a cada licència o l'exigència de circumstàncies concretes per autoritzar aquesta qüestió.

A l'apartat quart s'estableix que els ens competents han de fixar unes condicions perquè el règim d'explotació de les licències sigui adient per atendre les necessitats de les persones usuàries. Potser caldria establir un mínim de presència del servei en tots els moments del dia i durant tots els dies, per evitar que, per exemple, a la nit es produeixi una manca del servei.

Es considera que s'ha de mantenir l'exclusivitat i la dedicació personal per als treballadors del taxi. A l'apartat primer es proposa mantenir l'explotació compartida d'una sola licència amb familiars de primer grau (cònjuge, fills/filles...). Igualment es podria estudiar la fórmula que permeti a les persones en edat de prejubilació (entenen-se entre 60 i 65 anys) que desitgin continuar treballant amb jornada reduïda poder contractar assalariats a jornada completa.

En relació a l'apartat tercer no s'han efectuat al·legacions anteriors a aquest punt, però s'entén que per a les empreses constituïdes, la contractació hauria de regir-se per allò que regula l'Estatut dels treballadors i la Llei de seguretat social, sense més impediments.

9. A l'article 18 es regula la figura del conductor en pràctiques, però no s'estableix quin és el seu règim jurídic i què succeeix, per exemple, si no supera aquest període.

Respecte a l'article 18, apartat tercer, es considera que, abans d'exercir, s'ha de tenir el certificat habilitant (carnet de taxista). També es podria acceptar aquest apartat amb la condició que, de forma simultània, durant un període de 6 mesos com a màxim (període de contracte regularitzat a l'Estatut), es facin les pràctiques amb l'obligació d'assistir a l'escola per obtenir el certificat habilitant, i l'obligació d'obtenir-lo abans de finalitzar el primer contracte.

10. L'article 19, Vehicles, podria establir una regulació específica que afavorís la presència d'un determinat nombre de vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, especialment si aquestes requereixen cadires de rodes.

11. En l'article 20 encara que es regula, com a regla general, la contractació global de la capacitat total del vehicle, es preveu la possibilitat de realitzar la contractació per plaça amb pagament individual. En primer lloc, es valora positivament el fet que per autoritzar aquest tipus de prestació, es requereixi informe previ del Consell Català del Taxi, encara que no es fixa si és preceptiu o no, i que el requisit imprescindible sigui la inexistència de mitjans de transport públic col·lectiu. Nogensmenys cal determinar les característiques o zones on es pot establir aquesta modalitat, de manera que, per exemple, es refereixi a zones de poca densitat demogràfica o on hi hagi dèficit de transport públic.

12. En l'article 22, Coordinació intermunicipal, es permet la possibilitat d'establir les anomenades àrees territorials de prestació conjunta, sent preceptiva a l'hora de crear aquestes fórmules de coordinació la participació dels ens locals afectats i del Consell Català del Taxi. Es considera que no queda resolt què succeeix amb les entitats supramunicipals actualment existents, com ara l'Entitat Metropolitana del Transport, i com es soluciona el servei que es presta des de l'Aeroport de Barcelona.

13. En l'article 23, referent als serveis relacionats amb el sistema sanitari, es considera que també cal tenir en compte les actuals resolucions judicials del Tribunal Suprem respecte als transports sanitaris en taxi i als reintegraments mèdics.

14. En l'article 24 es regulen altres condicions de prestació dels serveis assignades a les entitats locals i les administracions competents. Es considera que a més de totes les matèries que s'atribueix a les entitats locals per al seu desenvolupament, potser s'haurien de regular altres qüestions, com, per exemple,

el transport d'encàrrec, l'accés a la professió de persones joves o la incorporació de les dones, ja que hi ha sols un 2% del total dels taxistes que són dones.

15. L'article 25 regula un catàleg de drets i d'obligacions dels usuaris/àries però cal fer algunes observacions. En primer lloc, es podria incloure el fet de no pujar o baixar del vehicle estant en moviment, no realitzar, sense causa justificada, cap acte susceptible de distreure l'atenció del conductor o conductora o entorpir la seva feina o no realitzar cap comportament que suposi perill per a la integritat física del conductor o conductora del vehicle o de tercers. També es pot determinar que el taxista pot negar-se a la prestació del servei quan aquest sigui sol·licitat per a finalitats il·lícites, o quan concorrin circumstàncies de risc per a la seguretat o integritat física dels viatgers, del conductor o conductora o d'altres persones o per a la integritat del vehicle. Respecte a l'elecció de taxi en una parada és un tema que ha aixecat força polèmica i que encara que pot ser una mesura que incentivi els taxistes a un millor manteniment del seu vehicle, pot comportar problemes importants per a l'usuari o usuària.

16. L'article 27 regula els procediments de reclamació. És molt interessant que s'estableixi un mecanisme extrajudicial de solució de conflictes ad hoc entre els taxistes i els usuaris, que tracti de donar-hi una resposta més àgil i equitativa. És evident que aquest servei no serà útil si tots o la gran majoria dels taxistes no s'hi adhereixen.

17. És fonamental que des de la Generalitat de Catalunya s'estableixin fórmules de cooperació tal i com es regula a l'article 29. Però no queda gaire clar quin és el paper que han de desenvolupar dins d'aquest Avantprojecte les actuals emissores de ràdio-taxi.

18. Quant a les tarifes, i encara que expressament no es fixi, s'entén que es tracten de preus obligatoris. Per aquesta raó, no queda gaire clara la possibilitat de pactar els preus amb els clients. És evident que la prestació d'aquest servei de caràcter interurbà és veritablement complicada, però aquesta llibertat normalment acostuma a ser perjudicial per a l'usuari. Malgrat això, el caràcter social de servei públic podria permetre contemplar que determinades persones, com els disminuïts o les persones grans, puguin gaudir de reduccions o exencions totals al preu del servei.

En relació a l'article 31, apartat tercer, es considera que hauria de ser sempre obligatori el tenir en funcionament l'aparell taxímetre, tal i com està actualment imposat per la Direcció de Transports, sense els canvis que propugnen el cobrament del preu pactat, perquè suposaria arribar a un regateig sense precedents en aquest sector.

Només s'hauria de considerar el cobrament pactat per a serveis amb caràcter excepcional i en les condicions determinades reglamentàriament.

19. En l'article 32, apartat tercer, no queda clar per què no s'aplica a les poblacions amb menys de 5.000 habitants. En principi és el mecanisme més segur per a l'usuari o usuària.

20. Tot i que es valora positivament la creació del Consell Català del Taxi, com a òrgan col·legiat de consulta i assessorament, dins la seva composició, regulada a l'article 34, cal fer esment de la presència de les associacions representatives del sector. Ara bé, perquè aquestes puguin complir amb les seves funcions, cal fomentar l'associacionisme entre els taxistes, ja que a l'actualitat el 70% dels professionals del sector no estan afiliats a cap sindicat.

Igualment es proposa que el redactat de l'article 34 sigui el següent: "Formen part del Consell Català del Taxi representants de les administracions competents sobre el taxi, de les associacions representatives sindicals i empresarials del sector, de les associacions representatives dels consumidors i dels usuaris, en els termes que es determinin reglamentàriament. "

21. En l'article 36, Inspecció, tot i deixant clar que no és competència d'aquesta norma, caldria establir mecanismes reals de control de l'activitat dels taxistes contractats laboralment, ja que la feina que desenvolupen presenta grans inconvenients per a la Inspecció de Treball i de la Seguretat Social o la Inspecció d'Hisenda.

22. En l'article 38, Infraccions, si es fa un estudi acurat dels continguts de l'Avantprojecte, es constata l'existència d'una sèrie de situacions o actuacions que podrien ser constitutives d'infraccions i que no es troben contemplades a les tres categories regulades.

23. Sobre les sancions, cal dir que la seva funció és permetre que la Llei esdevingui totalment efectiva. Per aquesta raó, es fan tres observacions que no queden suficientment clares: s'hauria de determinar a la Llei i no a una disposició reglamentària el règim jurídic de la revocació de la llicència com a sanció. Tampoc es defineix què és la reincidència i potser, el període de prescripció de les faltes lleus d'un any és una mica llarg i es podria reduir a sis mesos.

En relació a l'article 42, apartat cinquè, es considera que és necessària l'audiència tant del titular com del conductor o conductora quan aquests no coincideixin en la mateixa persona, com és el cas de les titularitats jurídiques.

24. Respecte a la disposició addicional, caldria, a més, fer referència a l'objectiu de cercar la màxima eficiència energètica, la utilització de combustibles renovables, la minimització del soroll i de les emissions de CO₂, així com altres gasos i partícules contaminants i l'optimització del reciclatge possible dels materials utilitzats.

25. Quant a les disposicions transitòries, juntament amb la necessitat d'adaptar les ordenances locals, també s'hauria de fer esment del què succeeix amb les entitats

creades. De la mateixa manera, cal tenir en compte que aquest Avantprojecte reserva força qüestions al desenvolupament reglamentari i per això cal tenir en compte que aquesta adaptació també hauria de fer referència a les normes reglamentàries.

26. Respecte a la disposició final segona, s'ha de recordar que en matèria de règim sancionador s'ha d'actuar seguint les indicacions de l'art. 25.1 de la Constitució i d'acord amb el principi de legalitat. D'aquesta manera, en virtut dels principis de seguretat jurídica i tipicitat que regeixen en matèria sancionadora, no es permeten les clàusules generals ni les indeterminacions en cap dels aspectes. Per aquesta raó es dubta sobre la legalitat del precepte que estableix la possibilitat que sigui el Govern de la Generalitat, mitjançant una disposició que no tindrà rang de llei, qui estableixi l'import de les sancions, encara que sigui una mera actualització.

V. CONCLUSIONS

Sens perjudici de les observacions realitzades dins d'aquest dictamen, amb caràcter general s'ha de valorar positivament aquest document que conté l'Avantprojecte de llei del taxi ja que respon clarament a una necessitat palesa des de fa molt de temps.

Nogensmenys, el text d'aquest Avantprojecte admet encara diferents millores algunes de les quals, sense intenció d'ésser exhaustius, es manifesten a les observacions generals i particulars d'aquest dictamen.

Barcelona, 18 de novembre de 2002

El president

Rafael Hinojosa i Lucena

La secretària executiva

Teresita Itoiz i Cruells