AETIVA
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

DOCUMENTACIÓN

- **INFORME SOBRE LA TRAMITACIÓN DE LA PROPUESTA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 1073/2009**
- **IMPORTANCIA DEL PAPEL DE ARAGÓN EN EUROPA**
- **INFORME SOBRE LA VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD DE LA UE ELABORADO POR CONFEBUS**
- **DICTAMEN DE LAS CORTES GENERALES EN CONTRA DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 1073/2009**
- **DECLARACIÓN CONJUNTA DE CONFEBUS, UGT Y CC.OO EN DEFENSA DEL SISTEMA ESPAÑOL DE TRANPORTE PÚBLICO**
- **NOTICIAS APARECIDAS EN PRENSA**

C/Miquel Roca i Junyent, 7 - Estación Central de Autobuses – 50.011 – ZARAGOZA
Teléfono: 976-700575 C.I.F G 50152958
rcavero@aetiva.es

AETIVA
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

INFORME PROPUESTA MODIFICACIÓN REGLAMENTEO 1073/2009

El 8 de noviembre de 2017, la Comisión Europea adoptó una propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 sobre servicios internacionales de autobús y autocar que, entre otras cosas, amplía su ámbito de aplicación a los servicios regulares nacionales para que se puedan crear nuevos servicios regulares que compitan con los servicios públicos de transporte ya existentes en España.

Esta propuesta tiene especial incidencia en España por su amplia densidad territorial y por el modelo de organización de transporte público interurbano que existe en nuestro país, donde el autobús juega un papel clave para la cohesión social y territorial

La propuesta se transmitió:

- A los legisladores (Consejo y Parlamento Europeo),
- A los órganos consultivos (Comité Económico y Social Europeo, Comité de las Regiones de la UE)
- A los parlamentos nacionales para control de subsidiariedad y proporcionalidad

En el caso del Comité de las Regiones de la UE, se ha decidido emitir una opinión preceptiva pero no vinculante. Será la comisión COTER (Cohesión territorial) del Comité de las Regiones, quien elabore el dictamen.

Aunque el dictamen del Comité de las Regiones de la UE no sea vinculante, sí juega un papel político importante, habida cuenta de que éste órgano es la voz de la dimensión local y regional de Europa.

C/Miquel Roca i Junyent, 7 - Estación Central de Autobuses – 50.011 – ZARAGOZA
Teléfono: 976-700575 C.I.F G 50152958
rcavero@aetiva.es

Es importante destacar que, recientemente, las Cortes Generales han emitido dictamen motivado en contra de la citada propuesta al considerar que se violan los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la UE.

Así, el pasado miércoles 13 de diciembre, el Congreso de los Diputados y el Senado aprobaron por unanimidad un dictamen en contra de la reciente propuesta de modificación del Reglamento (CE) nº 1073/2009 sobre normas comunes de acceso al mercado de servicios internacional de transporte en autobús y autocar, que ha contado con el apoyo de todos los grupos políticos

En defensa del sistema de transporte público en España, las Cortes Generales consideran que la propuesta de la Comisión Europea vulnera los principios de subsidiaridad y proporcionalidad de la Unión Europea.

Este trámite es parte del procedimiento de control de subsidiaridad que todos los parlamentos nacionales deben realizar cuando surge una propuesta de la Comisión Europea y que, en caso de llegar a un número mínimo, obliga a que la propuesta se revise, justifique o incluso sea retirada.

Cada país tiene dos votos para que sus parlamentos nacionales (uno por cámara) hagan control de subsidiaridad y proporcionalidad a las propuestas de la Comisión Europea. Además de España, hay otros países que han activado el mismo mecanismo: Suecia (las dos cámaras), Finlandia (las dos cámaras), Eslovaquia (las dos cámaras), República Checa (solamente el Senado), Alemania (la cámara baja) e Italia (el Senado).

C/Miquel Roca i Junyent, 7 - Estación Central de Autobuses – 50.011 – ZARAGOZA
Teléfono: 976-700575 C.I.F G 50152958
rcavero@aetiva.es

AETIVA
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

IMPORTANCIA DEL PAPEL DE ARAGÓN EN EUROPA

El Presidente de la Diputación General de Aragón, D. Francisco Javier Lamban Montañés, es miembro de dicha comisión COTER del Comité de las Regiones de la UE.

Al igual que otras oficinas autonómicas en Bruselas se encargan de las reuniones de CORE para otros asuntos (Comunidad Valenciana se ocupa de relaciones exteriores y comercio, Murcia de innovación o Andalucía de salud); **La Oficina del Gobierno de Aragón en Bruselas juega un papel clave, porque es la encargada de las reuniones de coordinación de Oficinas Regionales Españolas (CORE) en cuanto a las actuaciones en materia de transportes para el desarrollo de política europea en dicho ámbito.**

En las reuniones de coordinación se estudian y analizan temas de ámbito regional y sirven como sistema de alerta temprana para temas de interés de las Comunidades Autónomas, y los trabajos que desarrollan revisten especial interés de cara a la elaboración de los Dictámenes del Comité de las Regiones de la UE.

En el caso que nos ocupa, la Comisión COTER desarrollará un Dictamen sobre el paquete de movilidad de la Comisión Europea adoptado en noviembre de 2017 (donde se encuentra la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009). Se hace fundamental el papel de Aragón en los trabajos de transporte del Comité de las Regiones dado que ésta Comunidad Autónoma (en la figura de su presidente, D. Francisco Javier Lambán) es miembro de la citada comisión COTER y que La Oficina del Gobierno de Aragón en Bruselas se ocupa de la coordinación en materia de transportes de todas las oficinas autonómicas españolas en Bruselas.

C/Miquel Roca i Junyent, 7 - Estación Central de Autobuses – 50.011 – ZARAGOZA
Teléfono: 976-700575 C.I.F G 50152958
rcavero@aetiva.es

AETIVA
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

Por todo ello, consideramos que Aragón debe jugar un papel de liderazgo en este asunto en el Comité de las Regiones de la UE, habida cuenta de las implicaciones que tiene para el transporte público en su territorio y en el del resto del país así como por la función coordinadora que viene ejerciendo en Bruselas para con el resto de CCAA.

Por lo que rogamos al Gobierno de Aragón que se involucre en la tramitación del informe del Comité de las regiones, para que el dictamen que se elabore desde dicho órgano tenga en cuenta las incidencias y repercusiones negativas que tendría para el sistema de transporte público de Aragón y por ende de toda España.

Zaragoza, 19 de febrero de 2018

C/Miquel Roca i Junyent, 7 - Estación Central de Autobuses – 50.011 – ZARAGOZA
Teléfono: 976-700575 C.I.F G 50152958
rcavero@aetiva.es

Propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 de servicios internacionales de autobús y autocar en la UE

Informe sobre la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la UE

RESUMEN EJECUTIVO

1. La propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 adoptada por la Comisión europea el 8 de noviembre de 2017 vulnera los principios de **subsidiariedad, proporcionalidad y no discriminación** entre Estados Miembros reconocidos por el Derecho UE;

2. La iniciativa **invade competencias nacionales** reconocidas por el propio Derecho UE y es incompatible con el marco legislativo y jurisprudencial que define la figura de los Servicios de Interés Económico General (SIEG) en la Unión Europea;

3. Por último, con su proceder, la Comisión Europea socava incomprensiblemente los principios que sustentan **el sistema español** de transporte público de viajeros que, además de respetar escrupulosamente el Derecho UE, se caracteriza por la seguridad y la calidad a precios asequibles, la sostenibilidad medioambiental, la estabilidad laboral, su decisiva contribución a la vertebración territorial y una ejemplar eficiencia económica por su limitadísimo impacto en el erario público y, por tanto, en el contribuyente;

4. Bajo objetivos tan loables como la sostenibilidad medioambiental o la atención a viajeros con menos recursos, la propuesta busca aumentar el número de servicios regulares de autobús para largas distancias como alternativa al vehículo privado;

5. Sin embargo, el modelo de acceso a los mercados domésticos que propone amenaza seriamente al modelo de transporte público español que no solo atiende **ya a los objetivos señalados** sino que lo hace ofreciendo las características de excelencia señaladas;

6. El reciente Eurobarómetro especial sobre servicios de autocar (Nº 457, Agosto 2017) coloca a España en **2º lugar de la Unión Europea** en cuanto a satisfacción de usuarios de estos servicios se refiere;

7. Además de los argumentos jurídicos contra la propuesta de la Comisión europea que se exponen con detalle en este Informe, de entrada resulta difícil justificar la pertinencia y oportunidad de esta iniciativa si no es desde postulados ideológicos, apriorísticos o de otra naturaleza que nada tienen que ver con la realidad objetiva del sector;

Vulneración del principio de subsidiariedad

8. Además de haber ignorado la "dimensión regional y local" al elaborar su propuesta antes de ser adoptada como establece el Protocolo nº 2 sobre subsidiariedad y proporcionalidad del Tratado sobre Funcionamiento de la UE, la Comisión no ha demostrado el cumplimiento de dos criterios para la aplicación de este principio constitucional de la UE: en primer lugar, la *necesidad* de la iniciativa (el caso español demuestra lo contrario: que los Estados son capaces de regular eficazmente la movilidad de sus ciudadanos en autobús) y, en segundo lugar, el *valor añadido* que aporta el que la UE tome la iniciativa;

Invasión de competencias nacionales

9. Las competencias en materia de transportes son compartidas por la Unión Europea y los Estados miembros (artículo 4 del TFUE). En base al artículo 91 del TFUE, la UE puede establecer normas comunes para servicios internacionales o transfronterizos, pero la propuesta de la Comisión va más allá y amplía el ámbito de aplicación de esas normas comunes a servicios puramente domésticos, excendiéndose en sus competencias de actuación y asumiendo competencias que no le son propias ni exclusivas;

10. Además, el artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la UE, el Protocolo Nº 26 (Servicios de Interés Económico General, SIEG), el artículo 3.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia UE delimitan con claridad las competencias nacionales para organizar sus servicios de transporte público que la Comisión invade con su propuesta de 8 de noviembre;

Menoscabo de la organización y prestación de servicios de transporte público en España

11. Debido a la incompatibilidad de la propuesta con el artículo 3.1 del Reglamento (CE) 1370/2007, su aprobación por parte del Consejo de

la UE y el Parlamento Europeo afectaría y menoscabaría seriamente la filosofía del sistema español caracterizado por combinar en un mismo contrato tráficos rentables con los que no lo son;

12. Con ello, se obligaría a cambiar el modelo de transporte regular, basado en su consideración global como servicio público y en la exclusividad temporal como principal forma de compensación por la explotación de la obligación de servicio público impuesta en cada contrato. La red se vendría abajo en su conjunto con el consiguiente aislamiento de los núcleos de población rurales (actualmente no existe una población con más de 50 habitantes que no sea atendida con, al menos, un servicio regular de autobús interurbano);

13. Las administraciones públicas deberían entonces intervenir con subvenciones para compensar las obligaciones de servicio público, se agravaría la dispersión demográfica y se destruiría empleo en el sector;

Incongruente ampliación a servicios nacionales de una norma de acceso a servicios internacionales

14. La propuesta de la Comisión, que sigue respetando el título original del Reglamento 1073/2009, aprobado hace años y cuyo objetivo no era otro que garantizar la libre prestación de servicios internacionales de transporte en autocar mediante normas comunes y una licencia comunitaria, amplía sorprendentemente su ámbito de aplicación a los servicios regulares nacionales. Al hacerlo, invade competencias nacionales, limita la capacidad organizativa de las autoridades competentes para el transporte público y menoscaba gravemente un modelo ejemplar de movilidad de personas;

Vulneración del principio de no discriminación entre Estados Miembros

15. Al establecerse un único criterio kilométrico (100 km) para autorizar los nuevos servicios comerciales con independencia de la extensión territorial de cada Estado Miembro, la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 discrimina a países como España debido a su extensión geográfica (cuasi subcontinental), incluida la de sus Comunidades Autónomas. Además, el criterio de los 100 km corre serios riesgos de no poder ser aplicado (*de facto*) en muchos países cuyas distancias entre poblaciones alcanzan apenas dicho límite;

No se cumple el criterio de necesidad: los objetivos de la propuesta ya se cumplen en España

16. Como ya hemos avanzado, el incumplimiento de este criterio conlleva la vulneración del principio de subsidiariedad y conviene insistir: el

sistema de transporte público de viajeros por carretera en España ya cumple los objetivos que persigue la nueva propuesta de Reglamento explicados en sus considerandos tales como la disponibilidad y calidad de los servicios de transporte sostenible que atiendan a las necesidades de sus ciudadanos (con especial atención a los más desfavorecidos), la sostenibilidad medioambiental o el ser una alternativa sólida al vehículo privado para disminuir los accidentes y la congestión;

17. Cabe cuestionarse seriamente cómo se justifica la necesidad de una actuación de la Unión Europea en el mercado de un Estado Miembro cuando éste es capaz por sí solo de dar respuesta a los problemas que la propuesta busca corregir o eliminar;

18. Por todas las razones expuestas que se detallan a continuación, se hace necesario **activar el mecanismo de dictamen del Parlamento español para el ejercicio del control de la subsidiariedad** por parte de los Parlamentos Nacionales que establece el artículo 6 del Protocolo nº 2 del TFUE.

Propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 de servicios internacionales de autobús y autocar en la UE

Informe sobre la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la UE

INDICE

1. Introducción 6

2. Análisis de la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la UE..... 8

a) Incumplimiento por parte de la Comisión europea de las obligaciones que los Tratados imponen durante la preparación de actos legislativos 11

b) Incompatibilidad de la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 con el Derecho derivado de la UE para servicios de transporte público 12

c) Afección y menoscabo a la organización de servicios de transporte público en España 13

d) Incompatibilidad con la regulación del Servicio de Interés Económico General (SIEG) consagrada por el Tratado de Funcionamiento UE y la jurisprudencia.... 16

e) Incongruente ampliación a servicios nacionales de una norma de acceso a servicios internacionales 17

f) Vulneración del principio de no discriminación entre Estados Miembros 18

g) Los objetivos de la propuesta ya se cumplen en España 19

3. Conclusiones..... 20

1. Introducción

El objetivo principal del presente informe es realizar **un análisis sobre la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la Unión Europea[1] en la que incurre la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009** sobre acceso al mercado de servicios internacionales de transporte en autobús y autocar, adoptada por la Comisión Europea el pasado 8 de noviembre de 2017. Los principales aspectos de la propuesta son los siguientes:

- Con la revisión de este Reglamento, la Comisión Europea busca flexibilizar la creación de nuevos servicios regulares de transporte en autobús, liberalizar las operaciones de cabotaje para servicios regulares y ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento a los servicios regulares nacionales para introducir nuevos servicios comerciales.
- De este modo, la propuesta permitiría crear nuevos servicios regulares tanto internacionales como nacionales que transporte viajeros con distancias inferiores a 100 km salvo que se den una o varias de las siguientes situaciones: a) que la empresa solicitante no pueda prestar ese nuevo servicio; b) que la empresa solicitante no cumpla con normativa básica de transporte por carretera o que la haya violado (con especial atención a las normas sobre tiempos de conducción y períodos de descanso); c) que no se den las condiciones para la autorización del servicio en caso de que se trata de la renovación de autorización de un servicio preexistente, y/o; d) que se determine que ese nuevo servicio compromete el equilibrio económico de un contrato de servicio público.
- También se permitirían crear nuevos servicios regulares tanto internacionales como nacionales que transporten viajeros con distancias que sean iguales o superiores a 100 km salvo que se den una o varias de las siguientes situaciones: a) que la empresa solicitante no pueda prestar ese nuevo servicio; que la empresa solicitante no cumpla con normativa básica de transporte por carretera o que la haya violado (con especial atención a las normas sobre tiempos de conducción y períodos de descanso), y/o; c) que no se den las condiciones para la autorización del servicio en caso de que se trata de la renovación de autorización de un servicio preexistente.
- Igualmente, se propone establecer la figura de un órgano regulador independiente a nivel cada Estado miembro que vigilaría el funcionamiento del mercado del transporte en autobús en cada país y que sería el encargado de examinar si el establecimiento de un nuevo servicio comercial regular nacional o internacional con distancias entre paradas inferiores a 100 km afectaría al equilibrio económico de un contrato de servicio público.

[1] Artículo 5.3 del Tratado de la UE, artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la UE y Protocolo (nº 2) sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.

- Otro aspecto que la propuesta busca abordar son los problemas de negativa de acceso a las estaciones de autobuses que se dan en algunos países de la Unión Europea cuando el titular de la estación rechaza que una empresa competidora pueda dejar y recoger viajeros en sus instalaciones. Además, impone una definición de estación que permite que cualquier instalación con al menos 600 m2 y parking para que los autobuses dejen y recojan viajeros sea calificada como tal (algo que no se corresponde con la exigente legislación española sobre qué es una estación y qué requisitos debe reunir).

El caso español

España es el tercer país de la Unión Europea en cuanto a tamaño de mercado de servicios regulares de transporte en autobús (36,6 mil millones de viajeros/km en 2015), solamente superada por Italia y Alemania (77 y 45,1 mil millones de viajeros/km respectivamente). No obstante, **España sería el Estado miembro más afectado**[2] por esta propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 debido a la distancia kilométrica utilizada en la propuesta en comparación con otros países de la UE y por cuanto que el sistema de transporte público en nuestro país utiliza al autobús para garantizar la vertebración territorial y asegurar que la población disponga de servicios entre ciudades con horarios, itinerarios y frecuencias establecidos y a precio asequible.

Así, **todos los servicios regulares de transporte interurbano en autobús son transporte público en España**, siendo operados como Servicios de Interés Económico General (SIEG) por empresas privadas en régimen de concesión bajo Obligaciones de Servicio Público (OSP). La definición de OSP de estas concesiones se ha hecho con los criterios y la solidez jurídica que exigen los Tratados de la UE y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE. El proceso de adjudicación de esas concesiones se hace en pleno respeto con la normativa europea (Reglamento 1370/2007 y Directivas de contratación pública) y con los principios generales de los Tratados (libre prestación de servicios, libertad de establecimiento, prohibición de discriminación por nacionalidad…), resultando en un sistema con fuerte competencia por el mercado donde cualquiera puede presentarse al concurso (por ejemplo, en los contratos licitados por el Ministerio de Fomento la media de participación es de cinco empresas por cada concurso y además no existe una situación de oligopolio en la adjudicación de contratos de servicio público pues la media nacional es inferior a dos contratos por empresa contratista). En este sentido, ninguna barrera legal ni regulatoria impide que una empresa extranjera pueda presentarse a un concurso en España y ser adjudicada el contrato.

[2] Cabe reseñar que el propio estudio de impacto que justifica la propuesta de la Comisión Europea apunta que, en el caso de España, la propuesta tendría un impacto muy reducido en el aumento de los viajeros/km hasta 2030 al tener un mercado muy desarrollado de transporte en autobús y así sería el país que menos crecería de todos con cifras de crecimiento anual medio que ni siquiera llegan al 0,5% (ver figuras 6-2 y 6-3 en la página 40 del estudio de impacto, *vid*. Commission Staff Working Document, Impact Assessment SWD(2017) 358 final).

De este modo, España ha conseguido que los servicios de transporte regular interurbano en autobús se presten a una tarifa media asequible para todos los usuarios (incluidos los que se desplazan en los tráficos no rentables puesto que la tarifa media actual en España es de 0,066148 euros por viajero-km. y viene evolucionando por debajo de la inflación desde hace decenios, lo que seguramente supone precios inferiores a los de la mayoría de países de la Unión Europea), en unas condiciones de calidad y seguridad únicas, pero que sólo pueden exigirse sobre la base de la inclusión de tráficos rentables, y con un bajísimo coste presupuestario para el Estado en términos de compensación dineraria o fiscal por las obligaciones de servicio público impuestas al contratista.

Todo ello sin olvidar que la flota de autobuses española es las más moderna de Europa con una antigüedad media inferior a los 6 años y que España tiene la red más tupida y eficiente de transportes de viajeros en autobús de toda Europa, pues prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses. Además, los servicios prestados por las concesiones de transporte en España cuentan con una buena valoración por parte de los usuarios. Analizando los últimos resultados (año 2015) de los controles sobre calidad percibida que periódicamente realiza el Ministerio de Fomento, se desprende que la valoración media que los usuarios otorgaron a los servicios fue de 3,72 sobre una valoración máxima de 5 puntos en términos de calidad observada y de 4,16 sobre una valoración máxima de 5 puntos en términos de calidad esperada. Por si esto fuera poco, el Eurobarómetro Especial nº 457 sobre servicios de autocar publicado por la Unión Europea en agosto de 2017 concluye que España es el segundo país de la Unión Europea donde los usuarios están más satisfechos con este tipo de servicios (el 83% de los usuarios encuestados en España dieron la más alta calificación a los servicios de transporte en autocar en nuestro país y solamente Irlanda con un 84% de alta satisfacción de sus usuarios obtuvo mejor puntuación).

Cabe además destacar no solo la sostenibilidad económica del sistema concesional español sino también la medioambiental al fomentarse una movilidad colectiva que disminuye exponencialmente las emisiones per cápita, no precisa de infraestructura dedicada y que utiliza vehículos respetuosos con las más exigentes normas medioambientales. Por último, no se debe olvidar el modelo social y de relaciones laborales que se ha logrado en el sector y que se caracteriza por los salarios atractivos, la estabilidad laboral y el respeto escrupuloso de las normas sobre salud e higiene lo que garantiza altas tasas de seguridad para los usuarios.

2. Análisis de la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la UE

El análisis de la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 y los documentos que la acompañan (Evaluación de impacto/*Impact Assessment*

SWD(2017) 358 final, *Ex–post evaluation of Regulation (EC) No 1073 2009 Final Report* SWD(2017) 360 final) ponen de manifiesto la **existencia de una serie de aspectos que evidencian la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad de la Unión Europea**.

Como se sabe, el Tratado de Lisboa de 2009 inscribió el principio de subsidiariedad en el artículo 5, apartado 3, del Tratado UE añadiendo una referencia explícita a la dimensión regional y local del principio de subsidiariedad. Además, se adoptó un nuevo Protocolo (Protocolo nº 2) cuya principal novedad radica en el papel de los Parlamentos nacionales en el control del respeto del principio de subsidiariedad de conformidad con el artículo 5, apartado 3, párrafo segundo y el artículo 12, letra b) del Tratado UE.

En el marco de la UE, la subsidiariedad sirve de principio regulador del ejercicio de competencias no exclusivas de la Unión en base a tres criterios:

- 1er criterio: que se trate de *competencias compartidas*,
- 2º criterio: *necesidad,* esto es, excluyendo la intervención de la UE en aquellos casos en que los Estados miembros estén en condiciones de regular una materia de forma eficaz a escala nacional, regional o local y,
- 3º criterio: *valor añadido*, lo que legitimaría la intervención de la Unión solo y exclusivamente cuando los Estados Miembros no puedan alcanzar de manera suficiente los objetivos de una acción pretendida y cuando esta acción a escala de la UE aporte un valor añadido.

En el caso que nos ocupa, resulta importante aplicar los tres criterios de la subsidiariedad a la regulación del acceso a los servicios internacionales de transporte de viajeros mediante la reforma del Reglamento 1073/2009 propuesta por la Comisión Europea el pasado 8 de noviembre. Se trataría, pues, de analizar qué instancia (la UE o los Estados Miembros) debe organizar el transporte de viajeros y las obligaciones de servicio público que de él se deriven a la luz de los preceptos y criterios señalados.

Por su parte, el principio de proporcionalidad supone que el contenido y la forma de la acción de la Unión no excederán de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados [artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE) y Protocolo nº 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad del Tratado sobre Funcionamoento de la UE (TFUE)].

La finalidad de la inclusión de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad en los Tratados europeos obedece a la necesidad de aproximar el ejercicio de las competencias al ciudadano en la mayor medida posible, con arreglo al principio de proximidad contemplado en el artículo 10, apartado 3, del Tratado UE.

La subsidiariedad, principio constitucional rector

La subsidiariedad, junto con la proporcionalidad, es un principio consagrado por el Derecho UE y por ese hecho, informa tanto las legislaciones de cada Estado Miembro como la praxis administrativa de las instituciones UE y de las administraciones públicas nacionales.

La aplicación del principio de subsidiariedad reviste especial importancia práctica en el marco de los procedimientos legislativos y no se concibe de manera abstracta, sino que **dispone de procedimientos y mecanismos** para dicha aplicación.

Además del análisis basado en los tres criterios apuntados anteriormente, los procedimientos son dos:

1) uno de carácter preventivo: la obligación de la Comisión Europea de considerar la "dimensión regional y local" mediante consultas, antes de proponer un acto legislativo (artículo 2 del Protocolo nº 2 del Tratado de Funcionamiento de la UE, TFUE) y

2) el segundo de carácter sancionador: el control de la subsidiariedad por parte de los Parlamentos Nacionales (artículo 6 del Protocolo nº 2 del TFUE).

En cuanto a los mecanismos administrativos, un instrumento importante que debe plasmar el cumplimiento del mandato legal del artículo 2 del Protocolo nº 2 del TFUE es el estudio de impacto que acompaña la propuesta de legislación.

El control más relevante de la aplicación de esos principios compete a los parlamentos nacionales de los Estados miembros, quienes disponen de un plazo de ocho semanas tras recibir la respectiva comunicación de la Comisión Europea para evaluar tal respeto de los principios. Cada Parlamento nacional dispone de dos votos, uno para cada Cámara en los parlamentos bicamerales (siendo el total de votos igual a 56 ya que hay 28 Estados miembros).

Cuando los dictámenes motivados que indiquen que un proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad representen al menos un tercio del total de votos atribuidos a los Parlamentos nacionales, el proyecto deberá revisarse. A este procedimiento se le denomina en la jerga de la UE '*warning*' o *tarjeta amarilla*. Si el número de los dictámenes motivados que indiquen que un proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad representa la mayoría del total de votos atribuidos a los Parlamentos nacionales (29 votos), el proyecto debe revisarse igualmente pero en caso de mantenerse tal cual puede suceder entonces que una mayoría simple del Parlamento europeo o el 55% de los miembros del Consejo de la UE pueden desechar la propuesta si consideran que se vulnera la subsidiariedad.

En el caso de España el control de subsidiariedad compete a la Comisión Mixta para la Unión Europea del Congreso y del Senado. Además, conforme al

artículo 6 de la Ley 8/1994, tan pronto dicha Comisión Mixta reciba una iniciativa legislativa de la Unión Europea ésta se remitirá a los Parlamentos de las Comunidades Autónomas, quienes puedan remitir a las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas un dictamen motivado sobre la aplicación del principio de subsidiariedad por la referida iniciativa. Si la Comisión Mixta aprobase un dictamen motivado sobre la vulneración del principio de subsidiariedad, incorporará la relación de los dictámenes remitidos por los Parlamentos de las Comunidades Autónomas y las referencias necesarias para su consulta.

A continuación, se explican cuáles son los puntos que demuestran la vulneración de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad además de otras incompatibilidades de la propuesta con el Derecho de la UE y que menoscaban competencias atribuidas a los Estados miembros para definir sus obligaciones de servicio público en consonancia con las necesidades de los usuarios finales y de la cohesión territorial y social. Por ello, se hace necesario activar el control parlamentario a nivel nacional.

a) Incumplimiento por parte de la Comisión europea de las obligaciones que los Tratados imponen durante la preparación de actos legislativos

Se mencionaba anteriormente el Protocolo nº 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad que acompaña al TFUE obliga a tener en cuenta el impacto local y regional de las propuestas legislativas que lleve a cabo la Comisión Europea.

Así, el artículo 2 del Protocolo nº2 del TFUE dispone lo siguiente:

> *Antes de proponer un acto legislativo, la Comisión* [Europea] *procederá a amplias consultas. Estas consultas deberán tener en cuenta, cuando proceda, la dimensión regional y local de las acciones previstas. En casos de urgencia excepcional, la Comisión no procederá a estas consultas. Motivará su decisión en su propuesta.*

De la lectura y análisis de la propuesta de modificación del Reglamento y de los documentos que la acompañan se desprende que **las consultas preliminares a la adopción de la propuesta legislativa el pasado 8 de noviembre no contemplaron el mandato legal del Protocolo nº2 al ignorar la "dimensión regional y local"**. Así, el estudio de impacto que justifica la propuesta se limita a analizar el mercado de servicios nacionales e internacionales, obviando el impacto que la autorización automática o semiautomática de nuevos de servicios comerciales nacionales o internacionales que compitan como segundos operadores con otros públicos preexistentes, pueda tener en el sistema de transporte público organizado a nivel de Comunidades Autónomas o incluso a nivel provincial.

La propuesta establece la distancia de 100 km como umbral de referencia para permitir la autorización automática o semiautomática de nuevos servicios comerciales que compitan con otros públicos preexistentes. Esta distancia, que pudiera parecer excesiva en muchos de los Estados miembros de la Unión Europea, no lo es tanto conociendo la extensión geográfica y territorial de España.

Debe tenerse en cuenta que más de la cuarta parte de la población española se concentra en sólo dos Comunidades Autónomas: Madrid y Cataluña. En el resto de comunidades, la población se encuentra muy concentrada en una única ciudad o en un reducido número de ciudades (caso de Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía o Asturias). Así, la densidad de población de gran parte de la España rural es muy baja y la orografía complicada favorece la dispersión. Baste el ejemplo del impacto que la medida que introduce la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 tendría para Castilla y León (cuya extensión territorial supera la de un Estado miembro de tamaño medio como el Reino de Bélgica), región con 26 habitantes por kilómetro cuadrado frente a los 93 de media en España, y los 116 de media en la UE.

Por ello, queda demostrado que la referencia kilométrica que apunta la propuesta tiene **diferente impacto según el territorio de cada Estado miembro y el tamaño de sus regiones**. La Comisión Europea vulnera las obligaciones que le imponen los Tratados de la UE por cuanto omite llevar a cabo el mencionado estudio de impacto local y regional que le exige el Protocolo nº 2 del TFUE ni justifica, como mínimo, por qué no lo ha hecho, máxime cuando queda probado que la propuesta tiene visos de serio impacto en los servicios de transporte público organizados en España por Comunidades Autónomas cuya extensión geográfica les permiten crear servicios regulares con distancias superiores a las exigidas por la propuesta.

b) Incompatibilidad de la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 con el Derecho derivado de la UE para servicios de transporte público

El estudio de impacto de la Comisión Europea parte de una premisa errónea: considerar que no se ha adoptado a nivel de la UE ninguna norma que regule el acceso a los mercados nacionales de servicios regulares de transporte en autobús y autocar. Lo cierto es que en el año 2007 la Unión Europea aprobó el Reglamento (CE) nº 1370/2007 sobre servicios de transporte público de viajeros por carretera y por ferrocarril, que no supone otra cosa que la traslación a nivel europeo del sistema concesional español que regula la adjudicación de contratos de servicio público y la prestación de servicios regulares de transporte público en autobús en nuestro país.

Así, el objetivo de este Reglamento es crear mercado interior en los servicios de transporte público y garantizar que se respeten la libre prestación de servicios y la libertad de establecimiento de las empresas. Esta norma

establece, entre otras cosas, las condiciones en que han de licitarse estos contratos de forma competitiva, los requisitos de publicación y transparencia a los que han de someterse a fin de garantizar la participación de empresas en esos procedimientos, los límites temporales de duración de los contratos, el régimen transitorio aplicable a contratos anteriores a los de la entrada en vigor de la norma y las compensaciones y/o derechos exclusivos que pueden obtenerse a cambio de la prestación de estos servicios.

El Reglamento 1370/2007 estipula lo siguiente en el apartado primero de su artículo 3:

1. *Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.*

Como se evidencia, este primer apartado del artículo 3 del Reglamento 1370/2007 deja libertad a los Estados miembros para decidir si compensan o no y/o si conceden derechos exclusivos a los operadores seleccionados en el marco de contratos de servicio público.

Sin embargo, la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 limita la posibilidad de conceder derechos exclusivos a operadores seleccionados en el marco de contratos de servicio público por cuanto facilita el acceso casi automático de servicios comerciales que operen como segundos operadores en rutas y tráficos atendidos por esos servicios de contratos públicos aun cuando se les hubiere asignado derechos exclusivos. Esto en la práctica lleva a una **limitación de las competencias que el Reglamento 1370/2007 atribuye a las autoridades competentes en los Estados miembros**, menoscabando así sus capacidades de organización de sistemas efectivos de transporte público que garanticen la plena movilidad de las personas en sus territorios e impidiendo claramente que los Estados miembros puedan hacer uso del poder discrecional que el Reglamento 1370/2007 les otorga para definir las obligaciones de servicio público en consonancia con las necesidades de los usuarios finales y de la cohesión territorial y social.

En consecuencia, la extralimitación de competencias en que incurre la Comisión europea no solo vulnera los principios de subsidiariedad y proporcionalidad sino que, desde un enfoque sectorial, modifica de facto e, incluso, vacía de contenido el mandato legal del Reglamento 1370/2007.

c) Afección y menoscabo a la organización de servicios de transporte público en España

El apartado primero del artículo 3 del Reglamento 1370/2007 justifica la filosofía sobre la que se asienta el sistema español, que es la de combinar en un mismo contrato tráficos rentables con otros que claramente no lo son, de

tal forma que la rentabilidad conseguida en la explotación de los primeros compense la falta de rentabilidad de los segundos.

Los contratos de servicio público de transporte de viajeros en España presuponen la prestación en red de una serie de tráficos de los que una parte significativa no podría ser explotada de forma separada bajo criterios de rentabilidad empresarial. Así, se consigue que los servicios de transporte se presten a una tarifa media asequible para todos los usuarios (incluidos los que se desplazan en los tráficos no rentables), en unas condiciones de calidad y seguridad únicas, pero que sólo pueden exigirse sobre la base de la inclusión de tráficos rentables, y con un bajísimo coste presupuestario para el Estado en términos de compensación dineraria o fiscal por las obligaciones de servicio público impuestas al contratista. De hecho, en el caso del Estado español ahora mismo ese coste es cero y en el de las Comunidades Autónomas resulta muy pequeño en relación con lo que supondría subvencionar la atención de tráficos con muy baja demanda.

La clave, junto a la integración en red de tráficos de distinta calidad en un mismo contrato, es la exclusividad temporal que se garantiza al contratista en la prestación del servicio de transporte regular de los viajeros de uso general en dichos tráficos. Evidentemente, si ese empresario hubiera de competir con otros en la prestación de los tráficos rentables, éstos dejarían de actuar como compensación de los no rentables incluidos en el contrato.

La propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 destruye los principios inspiradores del sistema de prestación de servicios públicos de transporte regular interurbano en España por cuanto que permite la autorización prácticamente automática de nuevos servicios regulares comerciales que hagan tráficos nacionales o internacionales donde se transporte viajeros por distancias superiores a 100 kilómetros y que coincidan con tráficos atendidos por servicios de contrato público. La misma situación se daría de forma casi igual para autorizar nuevos servicios regulares comerciales que hagan tráficos nacionales o internacionales donde se transporten viajeros por distancias inferiores a 100 kilómetros, con la diferencia de que en este caso un regulador independiente puede desestimarlo si se demuestra que afecta al equilibrio económico de contratos de servicio público preexistentes que atiendan tráficos coincidentes.

Pero, sobre todo, la nueva propuesta que modifica el Reglamento 1073/2009 priva de efecto útil a otra norma transcendental: el Reglamento 1370/2007 desvirtuando y vaciando de contenido importantes preceptos. Así, la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 permitiendo la introducción automática o semiautomática de servicios comerciales nacionales o internacionales que compitan como segundos operadores con otros servicios públicos preexistentes está claramente limitando las competencias que el apartado primero del artículo 3 del Reglamento 1370/2007 confiere a los Estados miembros para garantizar derechos exclusivos como parte de la organización de sus servicios de transporte público a fin de asegurar la movilidad de su población.

En el caso particular de España, el cambio de modelo de prestación del transporte regular, basado en su consideración como servicio público en todos los casos y en la exclusividad temporal como principal forma de compensación de las obligaciones de servicio público impuestas en cada contrato, obligaría a modificar toda la política de movilidad sobre la que se sustenta nuestra red de transportes, caracterizada desde hace mucho tiempo por un alto nivel de eficacia y calidad.

De este modo, si aquellos tráficos de transporte regular que, aisladamente considerados, tuviesen ratios de rentabilidad aceptables (básicamente los destinados a conectar grandes poblaciones entre sí) fuesen excluidos de los actuales contratos de servicio público, el conjunto de la red se vendría abajo. Sin duda se asistiría a un proceso de progresivo aislamiento de los núcleos de población rurales, que sólo podría ser contrarrestado a través de fuertes subvenciones estatales y autonómicas al transporte rural con cargo a los Presupuestos Generales, como compensación de obligaciones de servicio público, y, por otra parte, entrañaría la desaparición de un importante número de pequeñas y medianas empresas transportistas.

Sobre la base de experiencias recientes de liberalización del transporte de viajeros en otros países de la UE, no debemos olvidar los riesgos en cuestiones fundamentales tales como las condiciones laborales de los conductores, las tarifas que pagan los viajeros, la universalidad y accesibilidad del servicio, la libre competencia (tendencia a la concentración empresarial e incluso al oligopolio y al abuso de posiciones de dominio en el mercado) y, por último, la propia calidad del servicio.

Indirectamente, además, se introduciría un nuevo impulso al vaciamiento de la España rural, con el progresivo abandono poblacional de los núcleos incomunicados o deficientemente comunicados. No puede obviarse, como se viene indicando, la singularidad habitacional española. Más de la cuarta parte de nuestra población se concentra en sólo dos Comunidades Autónomas (Madrid y Cataluña). En el resto de Comunidades, la población se encuentra muy concentrada en una única ciudad (como sucede en Aragón) o en un reducido número de ciudades (como es el caso de Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía o Asturias).

La densidad de población de gran parte de la España rural es, consecuentemente, muy baja y, además, como consecuencia de una orografía complicada, o bien se disemina en núcleos de población dispersa (gran parte de la Cornisa Cantábrica) o bien se agrupa en núcleos de población muy concentrada pero pequeños y distantes entre sí (las dos Mesetas, Extremadura y gran parte de Andalucía).

Estas cuestiones, lejos de ser teóricas, deberían haber sido objeto de una atención detenida por parte de la Comisión europea durante las consultas previas a la adopción de su propuesta legislativa en línea con lo que hemos

apuntado en la letra a) al referirnos al mandato legal del artículo 2 del Protocolo nº2 sobre subsidiariedad y proporcionalidad del TFUE.

d) Incompatibilidad con la regulación del Servicio de Interés Económico General (SIEG) consagrada por el Tratado de Funcionamiento UE y la jurisprudencia

A nivel de la UE las competencias para delimitar los servicios públicos pertenecen a los Estados miembros. Así tanto el artículo 14 como el Protocolo nº 26 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) confieren a los Estados miembros los poderes para delimitar los denominados Servicios de Interés Económico General.

El artículo 14 del TFUE dispone lo siguiente:

> *Sin perjuicio del artículo 4 del Tratado de la Unión Europea y de los artículos 93, 106 y 107 del presente Tratado, y a la vista del lugar que los servicios de interés económico general ocupan entre los valores comunes de la Unión, así como de su papel en la promoción de la cohesión social y territorial, la Unión y los Estados miembros, con arreglo a sus competencias respectivas y en el ámbito de aplicación de los Tratados, velarán por que dichos servicios actúen con arreglo a principios y condiciones, en particular económicas y financieras, que les permitan cumplir su cometido. El Parlamento Europeo y el Consejo establecerán dichos principios y condiciones mediante reglamentos, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, sin perjuicio de la competencia que incumbe a los Estados miembros, dentro del respeto a los Tratados, para prestar, encargar y financiar dichos servicios.*

Por su parte, el Protocolo nº 26 del TFUE reza así:

> ***Artículo 1.***
>
> *Los valores comunes de la Unión con respecto a los servicios de interés económico general con arreglo al artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea incluyen en particular:*
>
> - *el papel esencial y la amplia capacidad de discreción de las autoridades nacionales, regionales y locales para prestar, encargar y organizar los servicios de interés económico general lo más cercanos posible a las necesidades de los usuarios;*
> - *la diversidad de los servicios de interés económico general y la disparidad de las necesidades y preferencias de los usuarios que pueden resultar de las diferentes situaciones geográficas, sociales y culturales;*
> - *un alto nivel de calidad, seguridad y accesibilidad económica, la igualdad de trato y la promoción del acceso universal y de los derechos de los usuarios.*

Artículo 2.

Las disposiciones de los Tratados no afectarán en modo alguno a la competencia de los Estados miembros para prestar, encargar y organizar servicios de interés general que no tengan carácter económico.

La jurisprudencia del TJUE ha dicho siempre que **los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación a la hora de definir lo que consideran servicios de interés económico general (SIEG)** y eso hace que la definición de estos servicios por parte de un Estado miembro sólo puede ser cuestionada por la Comisión Europea en caso de error manifiesto (ver sentencias: T-17/02 *Olsen/Comisión*, apartado 216, y; T-106/95 *FFSA y otros/Comisión*, apartado 99). De este modo, la definición de los SIEG por los Estados miembros no es ilimitada y no puede ejercerse de forma arbitraria con el único fin de evitar que a un sector concreto se le apliquen las normas sobre competencia (ver sentencia T-289/03 *BUPA e.a/Comisión*, apartado 168).

Debe resaltarse que la solidez jurídica de los servicios regulares interurbanos de transporte en autocar en España como SIEG que asumen obligaciones de servicio público (OSP) no ha sido cuestionada por la Comisión Europea en su papel de Guardiana de los Tratados de la UE. En este sentido, el ejecutivo europeo nunca ha ejercido las competencias que el artículo 258 del TFUE le confiere para garantizar la correcta aplicación del Derecho de la UE y que la citada jurisprudencia le permite para contestar definiciones de esos servicios en caso de error manifiesto. Esto se debe a que **los servicios regulares de transporte interurbano en autocar en España son verdaderos SIEG que asumen OSP en pleno respeto con la jurisprudencia del TJUE porque 1) responden a una necesidad real de servicio público, 2) están acreditados por insuficiencia de servicios regulares de transporte en una situación de competencia y, 3) también resulta probado que el ámbito del servicio público es necesario y proporcional a esa necesidad**.

e) Incongruente ampliación a servicios nacionales de una norma de acceso a servicios internacionales

La propuesta se justifica en base en dos preceptos del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE). Por un lado, el artículo 4 del TFUE, que recoge que las competencias en materia de transportes son compartidas entre UE y Estados miembros. Por otro lado, el artículo 91 del TFUE autoriza a la UE a establecer normas comunes para servicios de transporte internacional o transfronterizo en la UE. Pero la propuesta va más allá del artículo 91 TFUE pues amplía el ámbito de aplicación de una norma de transporte internacional a servicios de transporte nacionales, asumiendo

como propias competencias que son compartidas con los Estados miembros (artículo 4 TFUE).

Además de esta clara **invasión competencial**, sorprende que una propuesta cuyo título obedece al acceso al mercado de servicios internacionales de transporte tenga un impacto tan claro en la organización y prestación de servicios estrictamente nacionales o incluso de ámbito regional, como se mencionaba anteriormente para tráficos puramente autonómicos. La propuesta de modificación sigue respetando el título original del Reglamento 1073/2009, cuyo objetivo no era otro sino garantizar la libre prestación de servicios internacionales de transporte en autocar mediante normas comunes y gracias a una licencia comunitaria.

Así, **llama la atención que la propuesta amplíe el ámbito de aplicación de la norma a servicios regulares nacionales cuando el objetivo de la norma original eran los servicios internacionales** y que ese mismo título siga respetándose en la propuesta adoptada el pasado 8 de noviembre de 2017. Queda probado que las disposiciones contenidas en la propuesta impactan en los servicios de transporte público a nivel nacional, menoscabando así la capacidad de organización de estos servicios que tienen las diferentes autoridades de transporte en España para garantizar la movilidad de sus ciudadanos y para definir las obligaciones de servicio público en consonancia con las necesidades de sus usuarios finales y de su cohesión territorial y social.

De ser consecuente, la propuesta debería cambiar el título del Reglamento eliminando el término 'internacional' por cuanto que la norma afectaría a servicios de transporte en toda la UE y sin importar que transcurran únicamente en el territorio de un único Estado miembro. Cabe destacar que la propuesta liberaliza las operaciones de cabotaje de los servicios regulares, pudiendo ser prestados por cualquier empresa establecida en la UE. Aunque el objetivo es elogiable, en la práctica la medida presenta riesgos de trasladar muchos de los problemas del denominado *dumping* social que ocurren en el transporte de mercancías por carretera con dudosas prácticas empresariales y limitando las facultades de control que obran en poder de las autoridades encargadas de velar por el cumplimento de las normas en los Estados miembros, como ha recogido la propia evaluación expost del Reglamento 1073/2009 que ha publicado la Comisión Europea acompañando a la propuesta de modificación.

f) Vulneración del principio de no discriminación entre Estados Miembros

Ello se debe al establecimiento de un mismo criterio kilométrico con independencia de la extensión territorial de cada Estado miembro.

Como se ha puesto de manifiesto, la propuesta introduce un mismo criterio kilométrico que delimita la autorización automática o semi-automática de

nuevos servicios comerciales. **Tal distancia escogida conlleva su aplicación indiscriminada en los Estados miembros, afectando especialmente a España debida a su extensión geográfica y a la de sus Comunidades Autónomas**.

Así, el criterio único de distancia de 100 kilómetros que establece la propuesta es susceptible de no ser aplicado en muchos Estados miembros con extensión geográfica menor a la nuestra y cuyas distancias entre núcleos de población no llegan a esa distancia. Baste el ejemplo del Reino de Bélgica que, sin ser el país más pequeño de la UE sí que tiene un tamaño medio en comparación con el restode Estados miembros y donde las distancias entre su capital y las principales ciudades del resto del país en términos de población no llegan a los 100 km de distancia. En el caso español, dicho criterio sí incidiría en la organización y prestación de servicios de transporte público en ámbitos autonómicos habida cuenta de la orografía complicada que caracteriza a nuestro país y que favorece la dispersión de la densidad de población, algo que ha evidenciado este informe.

g) Los objetivos de la propuesta ya se cumplen en España

En los considerandos primero y decimotercero de la propuesta se recogen de manera explícita los objetivos armonizadores y de promoción de servicios que persigue la propuesta. Estos no son otros que garantizar a los ciudadanos unos servicios sostenibles de transporte alternativos al vehículo privado que aseguren su movilidad de forma disponible y con calidad suficiente, así como que contribuyan a garantizar los principales retos del transporte por carretera: reducción de emisiones, accidentes y congestión.

En este sentido, debe resaltarse que el sistema de transporte público de viajeros por carretera en España ya cumple los objetivos que persigue la propuesta de Reglamento en sus considerandos para garantizar la disponibilidad y calidad de servicios de transporte sostenible que cubran las necesidades de movilidad de los ciudadanos y contribuyan a evitar emisiones, accidentes y congestión derivados de un mayor uso del vehículo privado. El transporte en autobús es el principal modo de transporte colectivo en España en función de su cuota de usuarios frente a otros modos, lo que le convierte en la principal alternativa al vehículo privado en nuestro país. Por ello, cabe cuestionarse cómo se justifica la necesidad de actuación de la Unión Europea en el mercado español cuando un Estado miembro es capaz por sí solo de dar respuesta a los problemas que la propuesta busca corregir.

El criterio de necesidad es, como se ha dicho anteriormente, uno de los requisitos que deben cumplirse para la plena alicación del principio de subsidiariedad.

3. Conclusiones

Por todo lo expuesto anteriormente, **el presente informe concluye que la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 vulnera los principios de subsidiariedad y proporcionalidad consagrados por el Derecho de la UE**.

Igualmente, este informe pone en evidencia la existencia de **vulneraciones de otros principios fundamentales del Derecho de la UE como el de no discriminación además de incompatibilidades de la propuesta de la Comisión europea con marco legislativo y la jurisprudencia** aplicable en la materia.

Por todas las razones expuestas, se hace necesario **activar el mecanismo de dictamen del Parlamento español para el ejercicio del control de la subsidiariedad** por parte de los Parlamentos Nacionales que establece el artículo 6 del Protocolo nº 2 del TFUE.

Vulneración del principio de subsidiariedad

Además de haber ignorado la "dimensión regional y local" al elaborar su propuesta antes de ser adoptada como establece el Protocolo nº 2 sobre subsidiariedad y proporcionalidad, la Comisión no ha demostrado el cumplimiento de dos criterios para la aplicación de este principio constitucional de la UE: en primer lugar, la *necesidad* de la iniciativa (el caso español demuestra lo contrario: que los Estados son capaces de regular eficazmente la movilidad de sus ciudadanos en autobús) y, en segundo lugar, el *valor añadido* que aporta el que la UE tome la iniciativa.

Invasión de competencias nacionales

Las competencias en materia de transportes son compartidas por la Unión Europea y los Estados miembros (artículo 4 del Tratado de Funcionamiento de la UE, TFUE). En base al artículo 91 del TFUE, la UE puede establecer normas comunes para servicios internacionales o transfronterizos, pero la propuesta de la Comisión va más allá y amplía el ámbito de aplicación de esas normas comunes internacionales a servicios puramente domésticos, excendiéndose en sus competencias de actuación y asumiendo competencias que no le son propias ni exclusivas.

Además, el artículo 14 del TFUE, el Protocolo Nº 26 (Servicios de Interés Económico General, SIEG) del TFUE, el artículo 3.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE delimitan con claridad las competencias nacionales para organizar sus

servicios de transporte público que la Comisión invade con su propuesta de 8 de noviembre.

Menoscabo de la organización y prestación de servicios de transporte público en España

Debido a la incompatibilidad de la propuesta con el artículo 3.1 del Reglamento (CE) 1370/2007, su aprobación por parte del Consejo de la UE y el Parlamento Europeo afectaría y menoscabaría seriamente la filosofía del sistema español caracterizado por combinar en un mismo contratro tráficos rentables con los que no lo son.

Con ello, se obligaría a cambiar el modelo de transporte regular, pasado en su consideración global como servicio público y en la exclusividad temporal como principal forma de compensación por la explotación de la obligación de servicio público impuesta en cada contrato. La red se vendría abajo en su conjunto con el consiguiente aislamiento de los núcleos de población rurales (actualmente no existe una población con más de 50 habitantes que no sea atendida con, al menos, una línea de autobús interurbano).

Las administraciones públicas deberían entonces intervenir con subvenciones para compensar las obligaciones de servicio público, se agravaría la dispersión demográfica y se destruiría empleo en el sector.

Incongruente ampliación a servicios nacionales de una norma de acceso a servicios internacionales

La propuesta de la Comisión, que sigue respetando el título original del Reglamento 1073/2009, aprobado hace 8 años y cuyo objetivo no era otro que garantizar la libre prestación de servicios internacionales de transporte en autocar mediante normas comunes y una licencia comunitaria, amplía sorprendentemente su ámbito de aplicación a los servicios regulares nacionales. Al hacerlo, invade competencias nacionales, limita la capacidad organizativa de las autoridades competentes y menoscaba gravemente un modelo ejemplar de transporte público y movilidad de personas.

Vulneración del principio de no discriminación entre Estados Miembros

Al establecerse un único criterio kilométrico (100 km) para autorizar los nuevos servicios comerciales con independencia de la extensión territorial de cada Estado Miembro, la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 discrimina a países como España debido a su extensión geográfica (cuasi subcontinental), incluida la de sus Comunidades

Autónomas. Además, el criterio de los 100 km corre serios riesgos de no poder se aplicado (*de facto*) en muchos países cuyas distancias entre poblaciones no lo alcanzan.

No se cumple el criterio de necesidad: los objetivos de la propuesta ya se cumplen en España

Como ya hemos avanzado, el incumplimiento de este criterio conlleva la vulneración del principio de subsidiariedad y conviene insistir: el sistema de transporte público de viajeros por carretera en España ya cumple los objetivos que persigue la nueva propuesta de Reglamento explicados en sus considerandos tales como la disponibilidad y calidad de los servicios de transporte sostenible que atiendan a las necesidades de sus ciudadadanos (con especial atención a los más desfavorecidos), la sostenibilidad medioambiental o el ser una alternativa sólida al vehículo privado para disminuir los accidentes y la congestión.

Cabe cuestionarse seriamente cómo se justifica la necesidad de una actuación de la Unión Europea en el mercado de un Estado Miembro cuando éste es capaz por sí solo de dar respuesta a los problemas que la propuesta busca corregir o eliminar.

CORTES GENERALES

DICTAMEN MOTIVADO 2/2017 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 13 DE DICIEMBRE DE 2017, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) N.º 1073/2009, RELATIVO A LAS NORMAS COMUNES DE ACCESO AL MERCADO INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS DE AUTOCARES Y AUTOBUSES (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2017) 647 FINAL] [2017/0288 (COD)] {SWD (2017) 358 FINAL} {SWD (2017) 359 FINAL} {SWD (2017) 360 FINAL} {SWD (2017) 361 FINAL}

ANTECEDENTES

A. El Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado de Lisboa de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009, ha establecido un procedimiento de control por los Parlamentos nacionales del cumplimiento del principio de subsidiariedad por las iniciativas legislativas europeas. Dicho Protocolo ha sido desarrollado en España por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, de modificación de la Ley 8/1994, de 19 de mayo. En particular, los nuevos artículos 3 j), 5 y 6 de la Ley 8/1994 constituyen el fundamento jurídico de este dictamen motivado.

B. La Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, ha sido aprobada por la Comisión Europea y remitida a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de la iniciativa, plazo que concluye el 11 de enero de 2018.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 29 de noviembre de 2017, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente al Diputado D. Antonio Gómez-Reino Varela, y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

D. Se ha recibido informe del Gobierno en el que se manifiesta la no conformidad de la iniciativa con el principio de subsidiariedad. Se ha recibido informe del Parlamento de Galicia comunicando el archivo de expediente.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 13 de diciembre de 2017, aprobó el presente

DICTAMEN MOTIVADO

1.- El artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que "*el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad*". De acuerdo con el artículo 5.3 del mismo Tratado, "*en virtud del principio de subsidiariedad la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión*".

2.- La Propuesta legislativa analizada se basa en el artículo 91.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

"Artículo 91

1. Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán:

a) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros;

b) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;

c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;

d) cualesquiera otras disposiciones oportunas."

3.- La Propuesta legislativa analizada no se adecua al principio de subsidiariedad por incongruente ampliación a servicios nacionales de una norma de acceso a servicios internacionales

La Propuesta de la Comisión, que sigue respetando el título original del Reglamento 1073/2009, aprobado hace años y cuyo objetivo no era otro que garantizar la libre prestación de servicios internacionales de transporte en autocar mediante normas comunes y una licencia comunitaria, amplía sorprendentemente su ámbito de aplicación a los servicios regulares nacionales. Al hacerlo, invade competencias nacionales, limita

la capacidad organizativa de las autoridades competentes para el transporte público y menoscaba gravemente un modelo ejemplar de movilidad de personas.

3.1.- Vulneración del principio de subsidiariedad

Además de haber ignorado la "dimensión regional y local" al elaborar su Propuesta antes de ser adoptada como establece el Protocolo nº 2 sobre subsidiariedad y proporcionalidad del Tratado de Funcionamiento de la UE, la Comisión no ha demostrado el cumplimiento de dos criterios para la aplicación de este principio constitucional de la UE: en primer lugar, la necesidad de la iniciativa (el caso español demuestra lo contrario: que los Estados son capaces de regular eficazmente la movilidad de sus ciudadanos en autobús) y, en segundo lugar, el valor añadido que aporta el que la UE tome la iniciativa;

3.2.- Invasión de competencias nacionales

Las competencias en materia de transportes son compartidas por la Unión Europea y los Estados miembros (artículo 4 del TFUE). En base al artículo 91 del TFUE, la UE puede establecer normas comunes para servicios internacionales o transfronterizos, pero la Propuesta de la Comisión va más allá y amplía el ámbito de aplicación de esas normas comunes a servicios puramente domésticos, excediéndose en sus competencias de actuación y asumiendo competencias que no le son propias ni exclusivas.

Además, el artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la UE, el Protocolo Nº 26 (Servicios de Interés Económico General, SIEG), el artículo 3.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE delimitan con claridad las competencias nacionales para organizar sus servicios de transporte público que la Comisión invade con su propuesta de 8 de noviembre.

Debido a la incompatibilidad de la Propuesta con el artículo 3.1 del Reglamento (CE) 1370/2007, su aprobación por parte del Consejo de la UE y el Parlamento Europeo afectaría y menoscabaría seriamente la filosofía del sistema español caracterizado por combinar en un mismo contrato tráficos rentables con los que no lo son.

Con ello, se obligaría a cambiar el modelo de transporte regular, basado en su consideración global como servicio público y en la exclusividad temporal como principal forma de compensación por la explotación de la obligación de servicio público impuesta en cada contrato. La red se vendría abajo en su conjunto con el consiguiente aislamiento de los núcleos de población rurales (actualmente no existe una población con más de 50 habitantes que no sea atendida con, al menos, un servicio regular de autobús interurbano).

Las administraciones públicas deberían entonces intervenir con subvenciones para compensar las obligaciones de servicio público, se agravaría la dispersión demográfica y se destruiría empleo en el sector.

3.3.- Vulneración del principio de no discriminación entre Estados miembros

Al establecerse un único criterio kilométrico (100 km) para autorizar los nuevos servicios comerciales con independencia de la extensión territorial de cada Estado miembro, la Propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 discrimina a países como España debido a su extensión geográfica (cuasi subcontinental), incluida la de sus Comunidades Autónomas. Además, el criterio de los 100 km corre serios riesgos de no poder ser aplicado (de facto) en muchos países cuyas distancias entre poblaciones alcanzan apenas dicho límite.

3.4.-No se cumple el criterio de necesidad: los objetivos de la Propuesta ya se cumplen en España

El 4º sistema de transporte público de viajeros por carretera en España ya cumple los objetivos que persigue la nueva Propuesta de Reglamento explicados en sus considerandos tales como la disponibilidad y calidad de los servicios de transporte sostenible que atiendan a las necesidades de su ciudadanía (con especial atención a los más desfavorecidos), la sostenibilidad medioambiental o el ser una alternativa sólida al vehículo privado para disminuir los accidentes y la congestión.

Cabe cuestionarse seriamente cómo se justifica la necesidad de una actuación de la Unión Europea en el mercado de un Estado miembro cuando éste es capaz por sí solo de dar respuesta a los problemas que la Propuesta busca corregir o eliminar.

Por todas las razones expuestas, se hace necesario activar el mecanismo de dictamen del Parlamento español para el ejercicio del control de la subsidiariedad por parte de los Parlamentos Nacionales que establece el artículo 6 del Protocolo nº 2 del TFUE.

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, no es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.

CONFEBUS, CCOO y UGT defienden el sistema español de transporte público en autobús.

La organización empresarial CONFEBUS y las sindicales CCOO y UGT, las entidades representativas a nivel nacional del sector español de transporte de viajeros por carretera y de los trabajadores, han decidido emitir una declaración conjunta tras observar con preocupación la adopción por la Comisión Europea el pasado 8 de noviembre de 2017 de la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 sobre acceso al mercado de servicios internacionales de transporte en autobús y autocar.

Con dicha propuesta, la Comisión Europea busca flexibilizar la creación de nuevos servicios regulares internacionales, liberalizar las operaciones de cabotaje para servicios regulares y ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento a los servicios regulares nacionales de transporte en autocar para introducir nuevos servicios comerciales. La propuesta, tal y como ha sido adoptada, presenta serias incompatibilidades con la actual organización de los servicios de transporte público interurbano en autobús en España y pone en riesgo el sistema de movilidad que garantiza la cohesión territorial y social en nuestro país.

Ante el inicio de la tramitación en el Consejo de la UE y en el Parlamento Europeo de esa propuesta normativa para la desregulación de los servicios regulares nacionales de transporte en autobús iniciada, tanto CONFEBUS como CCOO y UGT quieren insistir en la idoneidad y ventajas del modelo español basado en la competencia regulada, a través de un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones.

Este modelo ha permitido disponer de un sistema de movilidad sumamente capilarizado -es el único medio de transporte que llega a todas las localidades- con más de 1.500 líneas y unos precios muy económicos que aseguran la movilidad de toda la población y contribuyen a la cohesión y vertebración territorial. Asimismo, se trata de un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea.

España cuenta con la red más tupida y eficiente de transportes de viajeros en autobús de toda Europa que conecta 8.000 poblaciones. Prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses con horarios, itinerarios y frecuencias establecidos, sin coste para las arcas públicas y a unos precios, además, absolutamente asequibles para toda la ciudadanía e inferiores a los de la mayoría de países de la Unión Europea.

Además, el modelo concesional ha permitido que España tenga la flota de autobuses más moderna de Europa, lo que posibilita prestar unos servicios con unos estándares de calidad similares a los de la Alta Velocidad ferroviaria y que los colocan en lo más alto del ranking de satisfacción de usuarios en toda la UE-28 según el último Eurobarométro publicado.

No solo cabe destacar la sostenibilidad económica del sistema concesional español sino también la medioambiental al fomentarse una movilidad colectiva que disminuye exponencialmente las emisiones per cápita, no precisa de infraestructura dedicada y que utiliza vehículos respetuosos con las más exigentes normas medioambientales. Todo ello sin olvidar que el modelo social y de relaciones laborales ha logrado aportar mayores niveles de empleo de calidad, mejoras retributivas, estabilidad laboral e impulsos cualitativos en el respeto de las normas que garantizan altas tasas de seguridad para los usuarios.

Esta forma de explotación del transporte como servicio público ha tenido óptimos resultados para usuarios, administración, municipios, trabajadores y empresas transportistas. Por tanto, su cambio supondría un grave trastorno para una considerable parte de la población española. Es por ello que desde CONFEBUS, CCOO y UGT seguiremos defendiendo el mantenimiento de este modelo con el fin de poder seguir garantizando la movilidad de millones de personas y la conexión de miles de localidades que, de otra forma, se exponen a quedarse aisladas o a ver menoscabadas la regularidad y frecuencias de los servicios que ahora las atienden.

Para lo que firman la presente Declaración:

Mario Martín
Secretario General
Sector Carretera y Logística **CCOO**

Diego Buenestado
Secretario General
Sector Ttes Carretera y Urbanos **UGT**

Rafael Barbadillo
Presidente **CONFEBUS**

AETIVA
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

NOTICIAS APARECIDAS EN PRENSA EN RELACIÓN A LA PROPUESTA

MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 1073/2009

El pasado martes, 5 de diciembre, se celebró en Bruselas el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, en el que se informó sobre el Paquete Movilidad de la Comisión. En este sentido, en los siguientes enlaces podéis encontrar las intervenciones que se hicieron por parte España en defensa de nuestro modelo concesional:

- Briefing del ministro de Fomento, Iñigo de la Serna

https://tvnewsroom.consilium.europa.eu/event/transport-telecommunications-and-energy-council-december-201-18c91/national-briefing-spain-part-1-19304#/event-media

- Intervención del embajador adjunto, Juan Arístegui:

https://video.consilium.europa.eu/en/webcast/f39d1d8d-e3de-4f6f-b632-996866fd7ac3

En el siguiente enlace se puede ver la presentación del informe por parte del Diputado Sergio Pascual (Grupo Confederal Unidos Podemos - En comú Podem - En Marea), el debate posterior con intervención del Diputado Miguel Garaulet (Grupo Ciudadanos) y la aprobación del mismo:

https://www.youtube.com/watch?v=PX5J7ntZXho&feature=youtu.be

Intervención de la eurodiputada aragonesa del PSOE Inés Ayala en el Pleno del Parlamento Europeo de 15 de noviembre de 2017 en defensa de la organización del mercado español de transporte de viajeros en autobús:

http://www.europarl.europa.eu/plenary/EN/vod.html?mode=unit&vodLanguage=EN&startTime=20171115-18:00:35-024

C/ Miquel Roca i Junyent, 7 - Estación Central de Autobuses – 50.011 – ZARAGOZA
Teléfono: 976-700575 C.I.F G 50152958
rcavero@aetiva.es

Empresas & Finanzas

La liberalización de los autobuses que impulsa la UE costará 500 millones

El Ejecutivo tendría que subvencionar las rutas no atractivas para las empresas

Á. Semprún MADRID.

La Unión Europea (UE) ha puesto en marcha la maquinaria para liberalizar el transporte internacional de pasajeros por carretera, lo que pondrá fin de facto al sistema de concesiones de líneas de autobús que opera en España desde hace más de treinta años y amenaza con pasar una factura de 500 millones de euros al año a las arcas del Estado. La Comisión Europea ha aprobado un proyecto de modificación del reglamento que regula el transporte internacional por autocar y que ha terminado afectando a los mercados interiores de países como España ya que contempla la liberalización total de todas las líneas de autobús que tengan más de 100 kilómetros de distancia entre paradas, lo que incluye a casi todas las rutas interurbanas que dependen del Gobierno (hay 83 y cada viajero recorre de media 193 kilómetros).

Radiografía de la red nacional de transporte público por carretera

Fuente: Ministerio de Fomento. elEconomista

A su vez, el proyecto contempla que un regulador independiente será el que valore si conviene dar entrada o no a más de un operador en una ruta de menos de 100 kilómetros de longitud entre paradas. Es decir, será el que tiene que valorar si liberalizar el acceso a las líneas mejorará el servicio o afectará el equilibrio económico de la misma. En el caso de España, el regulador independiente es la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que lleva desde 2007 propugnando la liberalización de los servicios regulares interurbanos de transporte de pasajeros por carretera.

Como ya se ha apuntado antes, esta medida obligaría al Ejecutivo a pagar unos 500 millones de euros al año, según sus propios cálculos, para asegurar el servicio de autocar en las rutas o tramos menos demandados o deficitarios. "Con el mercado liberalizado, si el Estado quiere que los operadores vayan a los pueblos tendrá que compensarlos económicamente. Ahora no le cuesta un duro pero si esto se lleva a cabo la modificación le pasará una factura de 500 millones, que es lo que tendría que pagar para compensar las obligaciones de servicio público", explica a este diario Rafael Barbadillo, presidente de la patronal de autobuses Confebus. Y es que, el sistema concesional da la explotación en exclusiva de las rutas a un operador a cambio de que también se encargue de operar las líneas más deficitarias.

La oposición del Gobierno

Aunque la normativa está en un estado muy incipiente, el Gobierno y el sector ya se han movilizado para tratar de frenar o modificar la reforma de la ley del transporte por carreteras. "El Gobierno español está absolutamente en contra de que se haga. El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, está comprometido en la defensa del modelo español y esperemos que cambie durante la tramitación", explicó Barbadillo a este diario aunque ve difícil que se modifique sustancialmente.

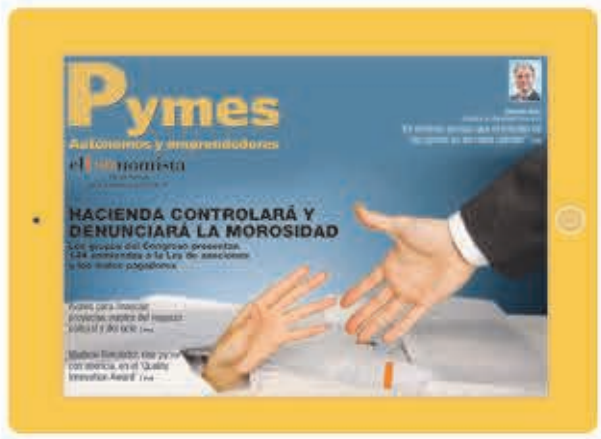
> Fomento y el sector tratan de frenar la ley que acabará con la red concesional de las rutas

"Llevamos mucho tiempo yendo por ahí y hablando con los comisarios y nos dicen que es mercado español funciona muy bien, que tiene unos precios muy competitivos y esta muy organizada la oferta pero que es un efecto colateral de lo que se quiere hacer en otros países con un mercado cerrado" sentenció el presidente de Confebus.

HOY REVISTA DIGITAL

Pymes
Autónomos y emprendedores
elEconomista

En su dispositivo electrónico desde el **18 de diciembre**



- **Hacienda controlará** y denunciará la morosidad
- **Entrevista a Valentín Bote,** director de Randstad Research
- **Avales para financiar proyectos viables** del negocio cultural y del ocio
- **Medical Simulator,** una pyme con esencia, en el 'Quality Innovation Award'

LA REVISTA DIGITAL DE ACCESO LIBRE

- Descárguela desde su ordenador en **www.eleconomista.es/kiosco/gestion**
- También puede acceder desde su dispositivo **Android** en **Play Store** o **Apple** en **App Store** escribiendo **elEconomista** en el **buscador**

EMPRESAS

España se enfrenta a Bruselas por el fin de las concesiones de autobús

LIBERALIZACIÓN/ La Comisión Europea quiere desregular los servicios nacionales, una propuesta que España considera "desproporcionada" y que pondría en jaque el negocio de Alsa o Avanza.

C.Morán. Madrid

El régimen español de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera corre peligro. Bruselas ha decidido llevar a cabo una profunda reforma de la política de transporte para promocionar los modos colectivos frente al vehículo privado con el fin de reducir los costes medioambientales y los accidentes en la carretera. Entre las herramientas para lograr sus objetivos figura la liberalización de los servicios regulares nacionales, una propuesta que ha abierto un serio enfrentamiento con España.

La propuesta comunitaria entra de lleno en la polémica sobre el transporte en España a raíz de la llegada de nuevos competidores como Uber, Cabify o Blablacar que, con sus avanzadas plataformas tecnológicas, han puesto en jaque al sector del taxi. En el mundo del autobús, el gran rival a batir es Flixbus, una compañía alemana que, con cinco años de vida, ya es el líder europeo en los servicios internacionales y ocupa el primer puesto en el ránking del mercado alemán y el francés. En España, desembarcó en 2016 y espera su oportunidad ante la expectativa abierta por Bruselas. El responsable de desarrollo del negocio en España de Flixbus, Daniel Novo, indicó a *Efe* este mes que el transporte de pasajeros por carretera aún no está liberalizado en España. Pero espera que esto cambie, al igual que ha ocurrido "en los principales mercados europeos".

Reformulación

Bruselas quiere reformular el reglamento europeo de transporte e introducir un nuevo régimen de autorizaciones que, en la práctica, supone dar acceso libre al mercado siempre que se cumplan una serie de condiciones. El pasado 8 de noviembre lanzó la propuesta de modificación cuyo punto más controvertido es la liberalización de las líneas regulares nacionales para aquellos trayectos superiores a los 100 kilómetros. La introducción de esta medida supondría tumbar el centenar de líneas regulares de autobús estatales y buena parte de las autonómicas que se gestionan mediante un régimen de concesiones en exclusividad con plazos de explotación de 10 años. "Se trata de una medida incongruente que el Gobierno español se ha comprometido a combatir", aseguran los representantes de las empresas españolas.

Fomento y el Parlamento creen que Bruselas vulnera el principio de subsidiariedad

Esta desregulación supondría dar un golpe mortal al sistema español. Se trata de una medida que afecta a un negocio que mueve unos 700 millones de euros entre las más de 1.000 concesiones (un centenar son estatales y las administra el Ministerio de Fomento). La compañía más afectada por la reforma comunitaria es Alsa, ya que su cuota de mercado supera el 50%. Otras compañías afectadas por la reforma son Avanza, Monbus, Vectalia, Moventia y Arriva, entre otras.

"Se trata de una medida desproporcionada", subraya el dictamen motivado elaborado por la Comisión Mixta para la Unión Europea del Congreso del pasado 13 de diciembre. El Parlamento y el Gobierno han sumado fuerzas en este asunto y han elaborado sendos informes en los que indican que, con esta medida, la Comisión Europea "vulnera el principio de subsidiariedad" (la UE solo puede intervenir cuando su actuación sea más eficaz que la de los Estados miembros a escala nacional o local). "La propuesta de la Comisión va más allá... y asume competencias que no le son propias ni exclusivas", dice el Parlamento español, que reconoce que la reforma comunitaria "obligaría a cambiar el modelo de transporte regular español; la red se vendría abajo con el consiguiente aislamiento de los núcleos de población rurales y las administraciones deberían intervenir con subvenciones para compensar las obligaciones de servicio público; se agravaría la dispersión geográfica y se destruiría empleo".

Por contra, la Comisión Europea justifica la reforma del reglamento de transporte internacional 1073/2009 como mecanismo para incentivar el transporte colectivo frente al privado. "La apertura de los mercados nacionales a los servicios regulares de autocar y autobús genera un volumen de operadores considerable que, a su vez, introducen servicios internacionales, lo que se traduce en un mayor impacto en el número de rutas internacionales y en la frecuencia de los servicios que con legislación paneuropea exclusivamente".

La postura de Bruselas coincide con la doctrina de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que defiende la introducción de mecanismos que incentiven la competencia en el transporte en autobús. La CNMC es la principal responsable de que el Supremo haya anulado buena parte de los sistemas de prórrogas de concesiones aprobados por varios Parlamentos autonómicos.

La propuesta de la Comisión también entra de lleno en los mecanismos de supervisión y funcionamiento de este mercado al proponer la constitución de un "regulador independiente de cualquier autoridad pública" para evitar conflicto de interés. En España la regulación del sistema de transportes de pasajeros por carreteras depende del Ministerio de Fomento, que es el que dicta las normas, adjudica las concesiones y ejecuta el régimen sancionador.

"Se agravaría la dispersión geográfica y se destruiría empleo", dice el Congreso

La Llave / Página 2

RENOVACIÓN

Alsa es el líder del mercado estatal de líneas regulares, con un cuota de mercado superior al 50%. Le siguen, a mucha distancia, compañías como Avanza. Fomento se encuentra en **plena renovación de las concesiones**.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna.

Máxima tensión sectorial

La reforma de Bruselas se suma a la lista de asuntos pendientes que han convertido el transporte colectivo en España en un olla a presión. Además de la crisis del taxi, la renovación de las líneas regulares estatales se encuentra temporalmente atascada después de que el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (Tacrc) se haya declarado incompetente para resolver las disputas de las empresas con Fomento por la adjudicación de las líneas de autobús.

Bloomberg News

La Comisaria de Transportes, Violeta Bulc.

Transporte más limpio

La Comisaria de Transportes, Violeta Bulc, es una de las firmes defensoras de la reforma. "La Comisión ha adoptado unas medidas sin precedentes en respuesta a un reto cada vez mayor: hallar el equilibrio entre las necesidades de movilidad de los europeos y la protección de su salud y de nuestro planeta. Promovemos vehículos más limpios, velamos por la energía alternativa y buscamos la mejora de la organización del sistema de transporte", señaló el pasado 8 de noviembre.

REPARTO DEL MERCADO

Viajeros transportados en líneas estatales, en porcentaje.

		Viajeros-km (miles)
Alsa	53,6%	2.835.892
Avanza	10,7%	568.216
Samar	6,0%	318.964
Socibus	5,7%	303.418
Damas	4,2%	224.095
Monbus	3,1%	161.514
Jiménez	2,8%	146.472
Sepulvedana	2,1%	111.858

Total: 88,2%

Fuente: Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera, junio 2015 Expansión

Empleo y ahorro de costes de 1.560 millones

Bruselas ha realizado una evaluación de los efectos de la reforma. En su opinión, la desregulación, acompañada del resto de medidas, generaría un ahorro para las empresas y administraciones de 1.560 millones de euros en el periodo 2015-2035. El cambio en el reglamento generaría un incremento de la actividad de transporte en autocar de más del 11% en 2030 y un incremento de la distribución modal correspondiente de casi un punto porcentual. Además, mejoraría la conectividad de los grupos sociales más desfavorecidos en 62.000 millones de plazas por kilómetro en 2030, al tiempo que generaría 85.000 puestos de empleo y contribuiría a reducir los costes derivados de los accidentes en 2.800 millones para el mismo periodo de cálculo. Entre los efectos para el medio ambiente, el ahorro neto acumulado asciende a 183 millones en relación a los costes por emisiones de CO_2 y un ahorro de 590 millones en los costes por la contaminación atmosférica. El impacto sobre la cuota del ferrocarril será limitada, con una pérdida de 0,4 puntos porcentuales en 2030.