

JORNADA TÉCNICA

Transporte público de viajeros por carretera

Asociación Empresarial del Transporte Interurbano de Viajeros de Autobús de Aragón (AETIVA)

26 de enero 2012

Palacio Armijo (Sede del Justicia de Aragón)

Situación actual del sector del transporte público de viajeros por carretera; principales cuestiones a acometer con inmediatez

Fernando José Cascales Moreno

La **situación actual del sector del transporte público de viajeros por carretera ha de calificarse de extremadamente negativa**, ya que junto con los efectos generales para todos los sectores derivados de la larga e intensa crisis económica (dificultades de financiación, caída drástica del consumo, y por ende de la movilidad, ausencia de una política general de austeridad salarial, etc.), **se han unido otra serie de factores específicos, entre los que cabe destacar:**

- **incremento desmedido del precio del gasóleo.**
- **deficiente actuación generalizada de las Administraciones públicas** (Estado-Ministerio de Fomento, CCAA y Corporaciones locales), **concretada, principalmente, en las siguientes cuestiones:**
 - **inadecuación de los servicios concesionales urbanos e interurbanos a la nueva realidad del nivel de demanda**, lo que debiera de haber dado lugar a reducción de expediciones y modificaciones respecto de las características (nº de plazas, etc.) del material móvil, con el consiguiente ahorro de costes innecesarios.
 - **no restablecimiento del equilibrio económico de las concesiones** (Ley de Contratos del Sector Público, arts. 75.3 LOTT y para el t.urbano arts.127 y 128 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales), así como **falta de abono a las empresas de las numerosas imposiciones de nuevas obligaciones de servicio público** (como entre otras, los descuentos a familias numerosas/Ley 40/2003 y RD 1621/2005, modificado por el RD 1918/2008, las condiciones de atención y acceso de las personas de movilidad reducida/Reglamento UE 181/2011 sobre los derechos de los viajeros, etc.) condiciones impuestas que conllevan ña obligatoriedad de compensación (art. 6 del Reglamento UE 1370/2007, art.258 de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, art.127 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, art.20 LOTT, art.88 ROTT, etc.),
 - **ausencia de una política tarifaria** (y de incremento de las subvenciones y/o bonos) **que haya incrementado los precios del transporte al incremento real del IPC** – transporte viajeros por carretera.
 - **coincidencia del proceso generalizado de renovación de las concesiones de titularidad estatal (servicios públicos regulares permanentes de uso general) con la crisis económica**, con la aplicación de unos pliegos reguladores de los concursos que exigen tarifas menores, material móvil más costoso e incremento del número de expediciones.
 - **continuación de una política (CCAA y Corporaciones locales) de concursos, para el transporte regular de uso especial (transporte escolar) y urbano, que realmente son**

subastas, con adjudicaciones a precios que no cubren los costes y que empobrecen al sector globalmente considerado.

- **ausencia prácticamente total de inversiones** (carriles bus, estaciones intermodales, etc.).
- **falta de liderato durante las dos últimas Legislaturas ante las instituciones de la UE**, lo que se ha traslucido en una nueva cascada de reglamentaciones comunitarias que han incrementado los costes innecesariamente (Directiva 59/2003, relativa a la cualificación inicial y formación continua de los conductores, Directiva 96/2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productor energéticos, Reglamento 561/2006, sobre armonización de disposiciones en material social – modificado por el Reglamento 1073/2009, Reglamento 1370/2007, sobre los servicios públicos, Reglamento 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, Reglamento 181/2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, etc.).

Si a cuanto antecede, resulta que el **sector, al inicio de la crisis general económica, ya venía de una crisis anterior derivada del incremento del precio del gasóleo**, que además coincidió con la necesidad de amortizar y culminar los importantes procesos de modernización empezados (aplicación de las nuevas tecnologías y marial móvil menos contaminante), podemos fácilmente colegir la gravedad de la actual situación, que demás de cuanto se ha explicitado **está agravándose por una actuación generalizada de los poderes públicos que parece ser “autista” de esta realidad, ya que:**

- **se continua con una política de no optimización de los recursos disponibles**, exigiéndose la prestación de servicios que he venido en denominar “rolls royce”, ya que por lo general se requiere material móvil nuevo, del mayor lujo (a todas luces innecesario), pero a precios de “saldo”.
- **el nivel de deudas de las Administraciones públicas para con las empresas del sector (especialmente en lo que se refiere al transporte urbano y al de escolares), ha alcanzado niveles de escándalo.**

Es por todo ello que **se denota que las Administraciones públicas, en estos tiempos de crisis, pueden hacer mucho a favor del sector sin necesidad de medios económicos, principalmente con el seguimiento de una política de austeridad que permita ahorrar costes a las empresas** (modificaciones concesionales respecto de las expediciones y el material móvil, incrementos de tarifas, exigencia de servicios de calidad pero no de lujo, etc.).

Y es dentro de este contexto que, sin perjuicio de las actuaciones y medidas que conformen el Plan de Gobierno del PP respecto del transporte público de viajeros y de mercancías por carretera, a desarrollar a lo largo de la nueva Legislatura, **existen una serie de cuestiones, de gran importancia, que han de ser objeto de decisiones urgentes, y que a juicio del dicente, son las siguientes:**

A) Incremento de tarifas de los servicios concesionales de transporte público de viajeros por carretera.

El déficit tarifario acumulado desde 2010, según los propios datos estadísticos oficiales, a finales de noviembre pasado es del 9,32 %, razón por la que el sector ha instado una subida de tarifas, a autorizar antes de que finalice el próximo mes de enero, de un 7,7% (cuyo impacto en el IPC general sería del 0,02%). Debe recordarse que el último incremento general fue por Orden de 21 de julio de 2011 (solamente de un 2,20%). Las tarifas han de acomodarse a los incrementos del IPC, no tratándose de una decisión de orden discrecional, sino que es reglada (art.19 LOTT, art.87 ROTT, y para el transporte de ámbito urbano el Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales).

De otro lado, y como así se recogió en las conclusiones del Seminario de FAES celebrado el pasado mes de octubre (del que el dicente fue coordinador y ponente), debería de ser objeto de reflexión que el precio que los usuarios abonan por el transporte debe de ir progresivamente subiendo hasta que cubra no menos del 80 % del coste, lo que provocaría que pudieran disminuirse las subvenciones públicas. Lo que no parece racional (máxime en época de crisis que obliga a una reducción de las aportaciones

públicas) es que la media en España, respecto de esta materia, principalmente con referencia al transporte urbano, sitúe el nivel de subvención en valores superiores al 40%. Como tampoco parece acertada una política de precios en la que exista tal cúmulo de categorías con derecho a reducción (familias numerosas, personas con movilidad reducida y sus acompañantes, estudiantes, jubilados, parados, etc.), que cada vez es menor el número de personas que abonan la tarifa normal (por otra parte, ya subvencionada).

Los costes del transporte derivados de estas medidas adoptadas por las Administraciones públicas no pueden trasladarse a las empresas, debiendo de terminar la generalizada práctica de adoptar decisiones políticas electoralistas (no incremento de tarifas, nuevas obligaciones de servicio público, etc.) con cargo a la rentabilidad de las empresas.

B) Remodelación de los distintos servicios conforme a la caída de la demanda.

Al igual que cuando la demanda crece, se incrementa el número y/o frecuencia de las expediciones, cuando ésta decrece procede su remodelación o disminución.

Y en época de grave crisis como la que se viene padeciendo, la anterior medida debe de ir acompañada de modificaciones respecto del material móvil (especialmente, respecto del nº de plazas, así como de la ampliación de su edad de amortización). No se puede gestionar el transporte público de forma ajena a la realidad, y menos aún imponer austeridad en todos los órdenes pero no para el desarrollo y prestación de los servicios públicos de transporte.

De esta forma, además, puede restablecerse el equilibrio económico de los servicios públicos que se prestan, sin acudir a un régimen generalizado de ayudas públicas.

Si ello es fácilmente aplicable a los servicios concesionales (regulares permanentes de uso general), no debemos olvidarnos de los servicios permanentes de uso especial (t.escolar), que en algunas CCAA están siendo objeto de medidas bruscas e inadecuadas a la normativa sobre contratación pública, tales como la unificación de contratos de una misma empresa prestataria, con rescisión unilateral y sin causa legítima al efecto, sin que ello sea objeto de la debida reparación económica.

C) Derogación del denominado “céntimo sanitario”.

Como es sobradamente conocido, este gravamen finalista que permite a las CCAA su aplicación (art.9.3 Ley 24/2001). Este gravamen, según el dictamen motivado de la UE de 6 de mayo de 2008 (procedimiento de infracción IP/2008/711), es incompatible con el Derecho comunitario, ya que no respeta las normas del devengo armonizadas, que resultan de aplicación a los Impuestos Especiales y al IVA (art.3.2 Directiva 92/12/CEE y art.1.2 Directiva 2008/118/CEE). Es por ello que debe ser inmediatamente derogada esta medida, a la que algunas CCAA que no la aplicaban están ponderando hacerlo.

La cuantía que el sector podrá exigir como devolución por este gravamen (caso de que la UE condene a España dentro del procedimiento explicitado que se tramita), a octubre de 2011 (según el reciente “Estudio sobre la devolución del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos” Centro de Investigación del Transporte-Universidad Politécnica de Madrid; XI.2011), asciende a 2.300 millones de euros – sector del transporte de mercancías por carretera, y 175 millones de euros – sector del transporte de viajeros por carretera.

D) Compensaciones por la eliminación de los beneficios fiscales para el “gasóleo profesional”.

De acuerdo con el plazo establecido por la Directiva 2003/96/CE (sobre fiscalidad de la energía), la continuidad de los beneficios fiscales para el “gasóleo profesional” (art.4 Ley 36/2006), que suponen un total anual para las empresas de transportes de 250 millones de €, vía devoluciones de la Hacienda pública, expiró el pasado día 1 de enero, lo que supone un incremento del impuesto que grava el gasóleo. Estando en la actualidad en tramitación la reforma de dicha Directiva, debería de haber sido objeto por parte de la autoridad española de una propuesta de suspensión de dicho plazo, motivada por razón de la crisis económica, lo que todavía se puede y debe reparar. En todo caso, es indubitado que el desorbitado

incremento de los costes del gasóleo ha de precisar de alguna medida compensatoria, que sea compatible con el derecho de la competencia interno y comunitario.

E) Nivel de deudas de las Administraciones públicas (CCAA y Corporaciones locales) para el sector del transporte público de viajeros por carretera

En el momento actual este volumen de deuda es escandaloso, llegando a una cuantía aproximada de 1.100 millones €, de los que cerca de 900 millones € corresponden al transporte urbano. Este problema esta poniendo en riesgo la continuidad de muchas empresas (algunas están en concurso de acreedores por esta única razón), y si bien ha de aludirse a la problemática de resolver la materia relativa a la financiación del transporte (asunto que habrá de acometerse sin prisa, pero sin pausa), plantea la urgente necesidad de que las empresas puedan cobrar estas deudas en un plazo muy urgente. Ello puede requerir la aprobación de un crédito presupuestario especial y finalista (PGE), al objeto de que las CCAA y las Corporaciones locales (sin perjuicio de que esta cuantía se descuente de los fondos de financiación del Estado a las CCAA y ayuntamientos) puedan abonar, inmediatamente, esta deuda. En este orden de cuestiones, debe resaltarse que Real Decreto-ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, en su Disposición adicional cuarta (“Entregas a cuenta para la financiación del transporte metropolitano de Madrid y Barcelona”), previene que “durante el primer semestre del ejercicio 2012 podrán efectuarse entregas a cuenta a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona y al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, con cargo a la aplicaciones presupuestarias” correspondientes, “cuya cuantía mensual será la resultante de dividir por doceavas partes el importe equivalente al 85 por 100 del crédito presupuestario figurado en la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales para 2011, hasta tanto se proceda a la suscripción de los respectivos Contratos-Programas”. Como puede comprenderse, esta es una medida muy parcial, que en modo alguno resuelve la problemática en su conjunto.

Esta problemática, que supone un incumplimiento generalizado de las obligaciones de las Administraciones públicas (art.216 Ley Contratos Sector Público) no solo afecta a las empresas concesionarias de servicios regulares permanentes de uso general (contratos de gestión de servicio público), ya urbanos, ya interurbanos, sino que también a las de servicios regulares permanentes de uso especial (contratos de servicio público), esto es, principalmente a los servicios de transporte escolar a centros educativos públicos.

Respecto de la materia de la financiación del transporte urbano, en mis recientes conferencias impartidas en FAES, sobre “Regulación del transporte público de viajeros por carretera” (26.IX.2011) y “Movilidad Urbana” (19.X.2011), se puso de manifiesto en los posteriores debates, que dieron lugar aun catalogo de interesantes conclusiones, que esta cuestión no estriba en un problema de promulgación de nuevas leyes, sino en la modificación de las ya existentes (Ley Reguladora de las Haciendas Locales, Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales, etc.). Pero en todo caso sí se concluyó que dada la significativa cuantía de esta deuda, el sistema vigente de financiación del transporte había acreditado su inoperancia, precisándose en consecuencia de medidas legales (modificación de normativa actual), así como de la adopción de criterios uniformes en las CCAA y Corporaciones locales sobre la calidad y precios del transporte. La financiación ya por el Estado, ya por las CCAA, del transporte urbano, no representa, pues, un problema de orden jurídico (demandada Ley de Financiación del transporte urbano), pues ños PGE, de acuerdo con la LOFCA y la LRHL, previenen estas inversiones, que anualmente se contemplan en los PGE; cuestión distinta es que esta partida presupuestaria, así como las de las CCAA, sean o no suficientes, razones que abundan en concluir que la cuestión a resolver y/o mejorar, en el orden jurídico, estriba en lograr una armonización en los municipios sobre la contratación (condiciones de explotación) de esta clase de servicios dentro del contrato administrativo de concesión (Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público y Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales), y en especial sobre el “sistema de tarificación” a aplicar.

F) Derogación inmediata de la Resolución de 10 de octubre de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece la imagen distintiva de los autobuses adscritos a la red de servicios públicos de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado.

Esta Resolución, dictada al amparo de lo previsto en el art.83.6 ROTT, que impone la nueva obligación de servicio público de a partir del próximo 1 de enero de 2012, de que todos los autobuses adscritos a la red de servicios regulares del Ministerio de Fomento ostenten la nueva la imagen distintiva “Bus.es”, a juicio del dicente debe ser derogada por los costes innecesarios e indebidos que supone para el sector del transporte público de viajeros por carretera (empresas concesionarias de servicios regulares de titularidad del Mº Fomento).

Y en todo caso, en el supuesto de que no se acuerde tal derogación, el coste de esta medida ha de ser sufragado íntegramente por el Ministerio de Fomento.

G) Aprobación de la Orden Ministerial de Ayudas a la formación.

Teniendo en cuenta que esta materia ha de ser objeto de los PGE 2012, y el calendario de peticiones y resolución de las mismas, a efectos de que pueda impartirse la formación en el presente ejercicio, es urgente que se apruebe la pertinente Orden Ministerial, lo que no obsta para que se introduzcan las pertinentes mejoras y/o modificaciones.

Es dentro de esta materia relativa a formación, que igualmente en orden a la confección de tales PGE, ha de adoptarse con celeridad la decisión sobre la posible supresión de la “Fundación Transporte y Formación”, con la consiguiente reordenación de sus actividades en el supuesto de que se acuerde su supresión.

H) Artículos 102 y 104, 105 y 106 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Debe también especialmente reflexionarse sobre unas cuestiones sobre las que nada se escucha, cuales son la importancia de los artículos 104, 105 y 106 de esta Ley, en lo que concierne a la renovación de material móvil (no contaminante) por las empresas concesionarias de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera, así como el artículo 102, pues este precepto impide, a partir del 2012, que con cargo a los Presupuestos Generales del Estado se otorgue cualquier clase de subvención o ayuda al transporte urbano y metropolitano a CCAA y Corporaciones locales que no tengan aprobado el pertinente Plan de Movilidad Sostenible, y éste sea coherente con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS - aprobada en el Consejo de Ministros, de fecha de 30 de abril de 2009). Claramente esta Ley no concreta de forma suficiente cual debe de ser el contenido de los “Planes de Movilidad” (art.101.4 LES), cuestión primordial, sobre la que el “Barómetro del transporte público en las áreas metropolitanas europeas” (2006), de la Asociación Europea de Autoridades de Transporte Metropolitano (EMTA), especifica que se desarrollarán “mediante políticas de regulación de la movilidad y de la accesibilidad, entre las que se deben incluir”:

I) Convocatoria de los concursos referidos a los servicios públicos regulares permanentes de uso general (viajeros) ya vencidos en su plazo concesional, ya cuyo plazo de vencimiento no sea superior a 6 meses.

La reanudación del proceso de renovación de las concesiones (Ministerio de Fomento) no debe de pararse, lo que no prejuzga que el pliego de bases regulador sea o no mejorado, fundamentalmente en orden a su simplificación, a impedir que ofertas desorbitadas en lo concerniente a número de expediciones, tarifas, descuentos, etc., puedan ser adjudicatarias, así como a la adscripción de material móvil de calidad, pero no de un nivel de lujo innecesario, cuyos plazos de amortización deben de ser más largos.

J) Inclusión, dentro del Plan General de Fomento del Turismo, del transporte público de viajeros por carretera.

Ya que los servicios discrecionales turísticos y los de alquiler de vehículos con conductor precisan de una nueva regulación más abierta que potencie su calidad (en el caso de los vehículos de alquiler con conductor, terminar con la vigente limitación de apertura de nuevas empresas y ampliación de las flotas), teniendo en cuenta el anuncio del nuevo Gobierno de aprobar un Plan General de Fomento del Turismo, se estima que este Plan debe de integrar entre sus medidas las referentes a los servicios turísticos, cuya potenciación es necesaria con arreglo a criterios de calidad.

En todo caso, y **aunque ello no revista la nota de la necesaria inmediatez, cabe también añadir que el nuevo equipo ministerial no debe retrasarse en lo concerniente a la adopción de medidas que apoyen a los servicios discrecionales.** Y desde luego, no se trata de redactar Planes de un número de páginas interminable (Plata, etc.), sino de adoptar medidas concretas, que en los pertinentes casos cuenten con la debida financiación pública.

Es dentro de este orden de cuestiones que aunque requieren de una decida actuación, no así de inmediatez, que se pondera como **especialmente esencial que a través de la Comisión de Coordinación de Directores Generales de Transportes (y quizás con la previa reunión de la Conferencia Nacional de Transportes), se arbitren medidas para asegurar la unidad de mercado y la eliminación de algunas normativas autonómicas (por ejemplo, sobre accesibilidad) que suponen auténticas barreras.** Cuestiones tales como la uniformidad de requisitos y niveles de calidad y precio en la contratación pública del transporte regular permanente de uso general y de uso especial (pliegos reguladores de los concursos), coordinación entre las Consejerías de Transportes y las de Educación, etc. son materias sobre las que es indispensable poner orden y racionalidad.

No se oculta la dificultad de lograr un mercado único más cohesionado y coordinado, pues esta materia requiere de grandes apoyos y decisiones políticas, razón por la que se lamenta que se haya suprimido en el Ministerio de Fomento la Secretaria de Estado de Transportes (RD 1823/2011), dejando al “Transporte” con el rango de Secretaria General (de Transportes), de la que depende la Dirección General de Transporte Terrestre (RD 1887/2011).

Y es dentro de este contexto que **estimo innecesario, y desde luego, no prioritario, la reforma de la LOTT,** cuyo proyecto del equipo anterior no se justifica de acuerdo con su contenido, como no lo justifica tampoco que el régimen sancionador pueda ser mejorado. **Menos Leyes y normas, y más medidas que verdaderamente sirvan para resolver los problemas. Y todo ello desde posiciones realistas, no doctrinarias.**

Finalmente, **también debe llamarse la atención sobre la falta de liderato durante las dos últimas Legislaturas ante las instituciones de la UE,** lo que se ha traslucido en una nueva cascada de reglamentaciones comunitarias que han incrementado los costes innecesariamente (Directiva 59/2003, relativa a la cualificación inicial y formación continua de los conductores, Directiva 96/2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productor energéticos, Reglamento 561/2006, sobre armonización de disposiciones en material social – modificado por el Reglamento 1073/2009, Reglamento 1370/2007, sobre los servicios públicos - que debería de ser objeto por parte de España de una propuesta de Reglamento al objeto de que exista reciprocidad en todo el ámbito de la UE -, Reglamento 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, Reglamento 181/2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, etc.). Y es dentro de este orden de cuestiones que, decidiéndose la mayoría de las materias de importancia en el seno de las instituciones comunitarias, no puede ignorarse que en los **próximos Consejo de Ministros de Transporte, Telecomunicaciones y Energía,** a celebrar los días 22-23 de marzo y 7-8 de junio, además de todo lo referido a la “revisión y financiación de la Red Transeuropea de Transportes”, “autopistas del mar” y la “revisión del primer paquete ferroviario”, **se han de adoptar decisiones sobre asuntos tan relevantes como:**

- **Tacógrafo digital** (Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo).

Bajo Presidencia Polaca los Ministros acordaron la mayor parte de esta propuesta y queda pendiente para la Presidencia danesa unificar el permiso de conducir y la tarjeta de conductor. Se parte de una Comunicación de la Comisión y una propuesta de Reglamento del 25 de julio de 2011, que modifica dos reglamentos (Rº 3821/85 relativo al aparato de control (normas técnicas de uso, homologación, instalación e inspección) adaptado en 10 ocasiones por Comitología, y el 561/2006, relativo a tiempos de conducción y descanso) como estrategia de la COM de mejora de la razón coste/eficacia, en línea con la política de transporte más competitiva y sostenible del Libro Blanco 2011, de reducción de cargas administrativas y contribuir al despliegue de los ITS.

La experiencia de la inspección constata la vulneración de gran número de de vehículos de la normativa laboral, con tacógrafo manipulado o tarjeta inválida (mayor fatiga, más accidentes, competencia desleal).

Los objetivos, son:

- efectuar los controles de tiempos de conducción y descanso por medios telemáticos,
- unificación en una sola tarjeta el permiso de conducir y la tarjeta de conductor, para reducir cargas administrativas (requiere modificar directiva 2006/126 sobre permiso conducción (se está elaborando en paralelo).
- armonización en materia sancionadora.

La Presidencia presentó la propuesta en el Consejo de Transporte del 6-10-11, a debate político. Aunque puede decirse que, en términos generales, el actual sistema funciona, los Ministros destacaron la necesidad de introducir mejoras, aludiendo en particular a la vulnerabilidad del sistema que hace posible el fraude y las manipulaciones. También subrayaron la importancia de reducir los costes de las empresas de transporte. A este respecto, se insistió en que cualquier nueva medida ha de ser proporcionada y someterse a un análisis de costes y beneficios pormenorizado.

La propuesta se presentó en el Consejo de Transporte del 12 de diciembre de 2011 y se adoptó una orientación general parcial. Esto significa que la mayor parte de la propuesta se ha acordado ya y lo que falta es unificar el permiso de conducir y la tarjeta del conductor en una única tarjeta. Hay divergencias entre los Estados miembros, pues en algunos de ellos, como en España, cada tarjeta es competencia de ministerio diferentes: tarjeta de conductor, competente Ministerio de Fomento; permiso de conducir, competente Ministerio del Interior.

- **Directiva sobre la tasación por el uso de determinadas infraestructuras – Euroviñeta** (Directiva 2011/76, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiv 1999/62, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras).

La posición española estriba en introducir exenciones para vehículos EURO V hasta 2013 y EURO VI hasta 2017. En primer lugar, señalar que esta Directiva permita a los Estados miembros el aplicarla o no aplicarla. En España no se ha aplicado hasta ahora por la presión ejercida por el sector del transporte. En 2008, la Comisión dentro del “Paquete verde del Transporte”, presentó la propuesta de revisión de la Directiva «Euroviñeta» que debe permitir a los Estados miembros, además de pagar por el coste de la construcción de las carreteras, aplicar el principio de “quién contamina paga”, es decir, internalizar los costes relativos a la contaminación (aire y ruido) y a las congestiones derivadas de los vehículos pesados de transporte de mercancías (costes externos), agregándolos a los peajes establecidos para la infraestructura o independientes si no existen los anteriores. La tarificación se aplicaría en la red TEN y vías que soporten tráficos internacionales, estableciendo unos máximos por los tres costes externos considerados, que variarían en función de distintas variables, como la contaminación que provocan, el tamaño del vehículo, la hora del día, la estación, etc.

En el Consejo de 30.03.2009 se iniciaron los debates, tras el intento fracasado durante la presidencia francesa de la UE. En la propuesta inicial se incluía aplicar gravámenes (gravamen o tasa) por los costes externos: ruido, emisiones y congestión. También se proponía la asignación de recursos por los ingresos obtenidos por tarificar los costes externos a paliar los efectos negativos producidos por el transporte, lo que rompería el principio de caja única de hacienda. La Presidencia belga reinició los debates en 2010, y se introdujo un cambio importante: la eliminación de la congestión como coste externo. En el Consejo de Ministros del 15-10-2010, bajo Presidencia belga de la UE, se alcanza un *Acuerdo político*, con la oposición por parte de las delegaciones española e italiana. España con su oposición y de algún país más consiguió:

- exenciones para vehículos EURO V hasta 2013 (EURO VI, hasta 2017),

- la variación de las tasas congestión sea del 175% en 5 horas punta,
- no obligaciones en asignación de recursos,
- exenciones para vehículos entre 3,5 y 12 Tn.

El 15-02-2011, la Presidencia húngara remitió la posición común del Consejo al Parlamento Europeo para negociar un acuerdo en segunda lectura. El mensaje transmitido por España durante la negociación fue mantener la misma posición del Consejo de octubre de 2010: evitar endurecer más la futura Directiva en aspectos como la congestión (lo que supondría pagar más), la polución (incluso para los vehículos menos contaminantes) y la asignación obligatoria de los recursos obtenidos al transporte (rompiendo la caja única). El acuerdo adoptado en el Consejo de Transportes de octubre, habría que respetarlo, sin modificaciones, como pretende el Parlamento Europeo, porque iría en detrimento de los intereses españoles. El 07-06-2011, en el pleno del Parlamento se aprobó el compromiso al que había llegado con el Consejo, en segundo lectura. El 2-09-2011, el COREPER invitó al Consejo a aprobar las enmiendas del Parlamento Europeo, con el voto en contra de las delegaciones española e italiana y la abstención de las delegaciones irlandesa, holandesa y portuguesa.

FJCM / enero de 2012

Breve reseña del conferenciante (fcajyet@telefonica.net)

Funcionario público, por oposición, desde 1976 (**Cuerpo Técnico Superior de Inspección del Transporte**), es especialista y **Diplomado universitario** (con el nº 1) por la Escuela de Práctica Jurídica (de la que fue profesor de Derecho Comunitario) en **Derecho Comunitario, Derecho Aeronáutico y Espacial, y Derecho Marítimo**; por la Escuela Diplomática en **Derecho Comunitario, en Instituciones Europeas, y en Relaciones Internacionales**; y por el Centro de Estudios San Pablo en **Derecho Comunitario del transporte**.

En estas materias ha dedicado una **labor docente** continuada en distintas instituciones públicas y privadas, principalmente universitarias, habiendo impartido **más de dos centenares de conferencias, organizado más de medio centenar de Jornadas técnicas o Seminarios, así como publicado sobre trescientos artículos** y/o estudios (en especial, relativos al Derecho Comunitario de Transportes / Revista "Noticias de la UE"). **Autor de cinco Libros en materia de transportes**: 1) Liberalización del sector transportes español (1994). 2) El Plan Nacional de Modernización del Transporte Terrestre (1999). 3) 20 Años de Estudio del Transporte (2003). 4) Evolución histórica del Ordenamiento jurídico de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera a tracción mecánica en España (2005). 5) Marco Comunitario del transporte de mercancías por carretera (2007). **Coordinador de cuatro monografías sobre el Derecho del transporte en la UE**, en la Revista especializada "Noticias de la Unión Europea" (1985, 2003, 2005 y 2011), y de los **Libros Nuevas Tecnologías aplicadas al transporte por carretera (2001) y Nuevas Tecnologías y transportes (2003)**. **Autor del compendio de normativa aplicable al transporte público de viajeros por carretera (2010)**, que recoge 846 documentos y/o disposiciones (estatales, CCAA, UE, etc.).

Especialista en todos los modos de transporte: ha sido **profesor** de **Derecho Comunitario Marítimo** (CEU), de **Derecho del Sistema Portuario**, y **discípulo (Derecho Aeronáutico)** de D.Enrique Mapelli (ex Secretario General de la OACI y ex Director de la Asesoría Jurídica de Iberia). Es **especialista en Derecho Comunitario del transporte y Derecho del transporte terrestre (ferrocarriles y carretera)**, así como en **Derecho del espacio**. También es **especialista en derecho del tráfico y la seguridad vial**, **derecho de la competencia** y en **Derecho de la contratación pública**. **Experto en todo lo relacionado con el sector de la investigación y desarrollo**, así como en **materias relativas a formación**.

Licenciado en Derecho (CEU) y **Académico de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación**, ha cursado **estudios superiores universitarios en auditoria financiera y operativa** (Instituto Oficial de Censores Jurados), así como en **Derecho financiero y Derecho laboral**.

Co-fundador y Vicepresidente de la Asociación Española del Transporte, y miembro de la **Asociación Española para el Estudio del Derecho Comunitario**, materia esta última a la que ha dedicado, desde hace más de tres décadas, una labor de estudio plasmada en la publicación de cerca de doscientas colaboraciones sobre esta materia, así como similar número de clases y/o conferencias. **Consejero Científico de la Cátedra de Derecho y Economía de la Competencia de la Universidad Antonio de Nebrija**; **Investigador Asociado del Instituto Universitario de Estudios Europeos** (CEU); **Consejero de Honor de la Cátedra de Seguridad Vial y Movilidad del Instituto**

Internacional de Ciencias Políticas (cátedra auspiciada por la “cátedra UNESCO de Ciencia Política y Administrativa Comparada” y por la “cátedra Robert Schuman de Ciencia Política Europea”); **Profesor de Derecho Comunitario de la Escuela de Organización Industrial** (EOI; dependiente del Ministerio de Industria). Miembro del Consejo de Redacción y Editorial de la Revista especializada “Tráfico y Seguridad Vial”.

Entre otros **cargos públicos**, ha desempeñado, desde 1976, los de **Director de Recursos e Inspector General de Servicios** del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, **Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera** (con competencias en toda la infraestructura ferroviaria y servicios de transporte ferroviarios y por carretera) del Ministerio de Fomento (1996-1999) y **Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas**, dependiente de los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, hasta su nombramiento (16/VI/2000) como **Director General del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial)** y **Presidente de la sociedad estatal Ingeniería y Servicios Aeroespaciales, SA (INSA)**, hasta el 9 de julio de 2004. Desde esta fecha, a la de su excedencia en mayo de 2006, fue **Vocal Asesor** (nivel de Subdirector General) **del Mº Fomento**, adscrito a la Dirección General de Transportes por Carretera.

Desde 1992 (fundación; único miembro que continúa en la actualidad desde dicha fundación) ha pertenecido a la **Comisión Nacional de Estudio de Fomento del PP** (en cargos distintamente denominados: Director, Coordinador, y desde el 2004 **Responsable del Área de Transportes por Carretera**), habiendo sido co-redactor-ponente, desde entonces, de todos los programas electorales y de gobierno en materia de transportes. También fue asesor parlamentario, en materia de transportes, del Grupo Popular Europeo. Colaborador del GP Popular Europeo en temas de transportes relacionados con la UE. **Coordinador de Seminarios en materia de Fomento (transportes) de FAES**.

En la actualidad (desde 2006), y dentro del **libre ejercicio profesional de la abogacía**, ha instituido en Madrid un Gabinete jurídico especializado en transportes, denominado “**Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte**”, constituyendo esta labor de abogado especializado en transportes su actual actividad. Es asesor de las patronales ASINTRA y de ASTIC (Federación empresarial del transporte internacional por carretera), así como muchas de las más importantes empresas españolas del sector.

Ha pertenecido a los **Consejos de Administración** de RENFE, FEVE, Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF/actual ADIF), Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, SA (AUDASA), Hispasat, SA y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Fue Presidente del Consejo de Administración de INSA, habiendo sido Vocal del Consejo Rector del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Vicepresidente del Consejo del Centro de Astrobiología, Vocal del Consejo Rector del Instituto Geominero de España, Vocal del Comité de Coordinación de Ciencia y Tecnología-OPIS, Vocal de la Comisión Nacional de Astronomía, y Vocal del Circulo de Tecnologías de la Defensa.

Co-fundador del GIF (actual ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y **fundador** del **Centro de Astrobiología** (asociado a la NASA) y de las sociedades de construcción y explotación de satélites **Hisdesat, SA** y **Xstar-Eur**.

Está en posesión de las siguientes **condecoraciones**: **Gran Cruz de la Orden al Mérito Civil**, **Cruz de Plata de la Orden al Mérito de la Guardia Civil**, **Cruz Distinguida de Primera Clase de San Raimundo de Peñafort**, **Medalla al Mérito del Transporte**, **Medalla al Mérito de la Seguridad Vial con distintivo azul**, **Encomienda de la Orden de Isabel La Católica** y **Encomienda de la Orden al Mérito Civil**.

Además, ha sido objeto, a lo largo de su trayectoria profesional, de un elevado número de **felicitaciones** públicas oficiales y de instituciones privadas, así como de distintos premios, homenajes y reconocimientos por parte de diferentes instituciones públicas, asociaciones - federaciones profesionales y empresariales (Asintra, Fenebus, Apetam, etc.) y otras entidades privadas (premio Asintra vigésimo aniversario, insignia de oro de Astic y de Asintra, Personaje del Año-Murcianos fuera de Murcia/2001, Medalla al Mérito en el Transporte de Fenebús/2011, etc.).

*