



MADRID

Castellana, 216
28046 Madrid
Tel.: (34) 91 582 91 00

BARCELONA

Diagonal, 640 bis
08017 Barcelona
Tel.: (34) 93 415 74 00

BILBAO

Alameda Recalde, 36
48009 Bilbao
Tel.: (34) 94 415 70 15

MÁLAGA

Marqués de Larios, 3
29015 Málaga
Tel.: (34) 952 12 00 51

VALENCIA

Gran Vía Marqués
del Turia, 49
46005 Valencia
Tel.: (34) 96 351 38 35

VIGO

Colón, 36
36201 Vigo
Tel.: (34) 986 44 33 80

BRUSELAS

Avenue Louise, 267
1050 Bruselas
Tel.: (322) 231 12 20

LONDRES

Five Kings House
1 Queen Street Place
EC 4R 1QS Londres
Tel.: +44 (0) 20 7329 5407

LISBOA

Avenida da Liberdade, 131
1250-140 Lisboa
Tel.: (351) 213 408 600

ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES

Alberto Díaz Moreno

*Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla
Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo*

1.- En relación con la sostenibilidad medioambiental

Cuota mínima de energías renovables. En el marco del objetivo general nacional mínimo de participación de las energías renovables en el consumo de energía final bruto del 20 por ciento en 2020, se fija para todos los tipos de transporte el objetivo específico de alcanzar una cuota de energías renovables equivalente, como mínimo, al 10 por ciento del consumo final de energía del sector (art. 78.1).

2.- En relación con la regulación del transporte y de de la planificación y gestión de las infraestructuras y los servicios.

Regulación del transporte. Em este ámbito la LES: (i) Fija los principios a los que habrán de atenerse las administraciones públicas en la regulación de las actividades de transporte (art. 93). (ii) Prevé la clasificación de los mercados del transporte en mercados con acceso libre, mercados con acceso restringido y mercados reservados a un operador en exclusiva (art. 94); el Ministerio de Fomento deberá elaborar una propuesta de clasificación de los mercados en el plazo de seis meses contados desde la entrada en vigor de la Ley (disposición adicional 3ª). (iii) Define el concepto de servicio de transporte de interés público como aquél que las empresas operadoras no prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial y que resultan necesarios, sin embargo, para asegurar el servicio de transporte, a través de cualquier modo de transporte, entre distintas localidades o para garantizar su prestación en

condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad (art. 95.1); a este propósito se establece que solamente podrán otorgarse subvenciones cuando se presten servicios de interés público como compensación a la asunción de obligaciones de servicio público (art. 95.2). (iv) Sienta el principio de que en los mercados de transporte, las funciones de operación y regulación corresponderán a entidades y órganos diferenciados y funcionalmente independientes entre sí, de conformidad con la normativa comunitaria (art. 96).

Planificación y gestión de infraestructuras y servicios. En este campo la LES: (i) Determina los objetivos de la planificación estatal de las infraestructuras del transporte (art. 97). (ii) Prevé el desarrollo de un sistema de información integrado sobre capacidad, uso y oferta de la red estatal de infraestructuras del transporte, que se mantendrá permanentemente actualizado, y será de acceso electrónico, universal y gratuito (art. 98).

Plan estratégico de infraestructuras y transportes. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley, el Gobierno llevará a cabo una actualización del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), con objeto de adaptarlo a los objetivos y prioridades establecidos en la Ley. Además, aprobará el Plan de Transporte Intermodal de Mercancías previsto en el PEIT, que determinará la adecuada ubicación y dimensionamiento de los centros intermodales, tanto públicos como privados, en función de las necesidades de la de-

manda, así como su sistema de financiación y gestión (disposición adicional 4ª).

3. En relación con la movilidad sostenible

Planes de movilidad sostenible. A partir del 1 de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible (PMS), y a la coherencia de éste con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (art. 102). Los PMSs se definen como un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible (art. 101). Su ámbito territorial puede ser autonómico, supramunicipal o municipal.

Planes de transporte en empresas. Se fomentará el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social y tendrán carácter voluntario para las empresas (art. 103).

Promoción del transporte por carretera "limpio" por parte de los poderes adjudicadores. Las entidades mencionadas en el art. 105 (poderes adjudicadores) tendrán en cuenta, en las adquisiciones de vehículos de transporte por carretera que realicen a partir del 4 de diciembre de 2010, los impactos energético y medioambiental de la utilización durante la vida útil del vehículo¹ (art. 106). Esta regla será de aplicación a las compras de vehículos de transporte por carretera de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3, tal como se definen en la Directiva, 2007/46/CE. No obstante, quedan excluidos de esta norma los vehículos diseñados y fabricados para su uso principalmente en obras, canteras, instalaciones portuarias o aeroportuarias, o para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, así como las máquinas móviles.

4.- Ordenación del sector

Organismo regulador del sector transporte. El Gobierno remitirá al Parlamento (cuando así lo aconsejen las condiciones de competencia en los mercados de transporte, y, en particular, los avances en el proceso de liberalización del sector ferroviario), un proyecto de Ley de creación de un organismo regulador del sector transporte, que integre las funciones actualmente atribuidas al Comité de Regulación Ferroviaria y la regulación del resto de modos de transporte (disposición final 4ª).

Modificación de la LOTT (disposición final 22ª). Se modifican los artículos 72.3, 73.3 y 74.1 LOTT. Los cambios afectan: (i) a la duración de las concesiones para la prestación de servicios de transporte público de viajeros de uso general (que, como regla general –aunque caben excepciones– se reduce a un máximo de 10 años sin establecer mínimo); (ii) a

¹La metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil de los vehículos se precisa en la disposición adicional sexta de la LES (cuya lectura y manejo debe ser completada con los de los cuadros recogidos en su Anexo).



las condiciones de prestación del servicio de transporte público de viajeros por carretera que se incluyan en los correspondientes pliegos de condiciones, puesto que se precisa que en su fijación se prestará especial atención a los criterios de eficiencia económica, y también a los criterios medioambientales y de eficiencia energética, a la accesibilidad para personas de movilidad reducida y al fomento del empleo (previéndose, en su caso, la subrogación en las relaciones laborales si, como consecuencia de lo establecido en la Ley,, resulte adjudicataria de la concesión una empresa distinta de la que hasta entonces hubiera explotado el servicio); (iii) a las circunstancias que habrán de tenerse en cuenta

en los concursos de adjudicación de las concesiones, ya que se establece que se valorarán con especial atención las circunstancias que se acaban de señalar supra sub (ii).

Modificación de la Ley del Sector Ferroviario (disposición final 23ª). Se modifican determinados preceptos de la Ley del Sector Ferroviario. Los cambios afectan a la regulación de los pasos a nivel (art. 8.7 LSF), a la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares (art. 40 LSF) y, sobre todo, al carácter, composición, funciones y competencias del Comité de Regulación Ferroviaria (arts. 82, 83 y 84 LSF).