

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS POR LA QUE SE APRUEBA EL PLAN ESTRATÉGICO SUBVENCIONES GESTIONADAS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD PARA EL AÑO 2023

Se recibe en esta Dirección General el proyecto de orden de la Consejería de Transportes e Infraestructuras por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones gestionadas por la Dirección General de Transportes y Movilidad para el año 2023, para analizar los posibles efectos sobre el mantenimiento de la competencia efectiva de los mercados y proponer medidas conducentes al mantenimiento y promoción de la competencia.

La Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia establece en su artículo 11.5: “Los órganos de Defensa de la Competencia de las Comunidades Autónomas podrán elaborar, igualmente, informes sobre las ayudas públicas concedidas por la administraciones autonómicas o locales en su respectivo ámbito territorial”. A su vez, el artículo 19.3 g) del Decreto 234/2021, de 10 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo atribuye esta competencia a la Dirección General de Economía.

El texto normativo sometido a informe tiene por objeto profesionalizar el transporte por carretera con el fin de que los servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías se presten con calidad y seguridad, y la necesidad de garantizar la movilidad de todos ciudadanos de su territorio, siendo de especial relevancia las de aquellos municipios que debido a su escasa densidad de población cuentan con dificultades a la hora de programar sus desplazamientos para acudir a servicios básicos. Estos objetivos se concretan en 3 líneas de subvención:

- Línea 1: El fomento de la formación en el sector del transporte por carretera a través de la realización de actividades formativas dirigidas tanto a los trabajadores como a los propios empresarios.
- Línea 2: La colaboración de las empresas de transporte con la Administración autonómica madrileña en el ámbito de sus competencias, aplicando criterios participativos y pluralistas para lo que es importante asegurar el funcionamiento del a través del Comité Madrileño del Transporte por Carretera, creado mediante Decreto 2/2005, de 20 de enero, se crea el Comité Madrileño del Transporte por Carretera, de forma similar a lo que a nivel estatal se hace con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- Línea 3: La contribución para el fomento de la prestación del transporte a la demanda con vehículos taxi, en distintas zonas de la Comunidad Madrid al objeto de ampliar, optimizar y complementar la oferta de transporte público existente en dichas zonas, garantizando el acceso de sus habitantes tanto a servicios básicos como al transporte público regular de viajeros, que les permita desplazarse al resto del territorio nacional, que se encuentra en los municipios de mayor población.

Según se establece en el PES, las ayudas incluidas en la **Línea 1 de subvenciones**, se rigen por la Orden de 10 de julio de 2019, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, por la que se aprueban las bases reguladoras de las subvenciones para la realización de actividades formativas en el sector del transporte público por carretera. Dicha norma, en su artículo 4.1 establece:

“Artículo 4: Beneficiarios

1. Podrán acceder a las subvenciones las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte, las federaciones integradas de modo exclusivo por dichas asociaciones y las organizaciones sindicales, en todos los casos, con establecimiento y actividad en el sector del transporte por carretera en la Comunidad de Madrid, contando con el personal necesario para su desarrollo.”

No concurren, por tanto, los requisitos exigidos en el artículo 107.1 del Tratado de Funcionamiento de la UE ya que, como se establece en el apartado 2 de la comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1 del TFUE “las normas sobre ayudas estatales solo se aplican cuando el beneficiario de la medida de ayuda es una empresa”, entendiéndose como tal “una entidad que ejerce una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación”. **Quedando por tanto excluidas de la normativa sobre incompatibilidad de las ayudas estatales con el mercado interior.**

La **Línea 2 de subvenciones** regula la ayuda nominativa, a través del correspondiente convenio, al Comité Madrileño del Transporte por Carretera. Este Comité, creado por Decreto 2/2005, de 20 de enero, se constituye como “una entidad corporativa de base privada, configurada como un órgano de representación y de colaboración con la Administración, que sirve de cauce de participación integrada del sector del transporte en las funciones públicas que le afectan, elaborando los estudios e informes que se le soliciten por la Administración o que promueva por propia iniciativa” (art. 1 Decreto 2/2005), y tiene atribuidas las siguientes funciones:

- a) Informar, con carácter preceptivo y no vinculante, en los procedimientos de fijación de tarifas y proponer, en su caso, a la Administración las que consideren que deben aplicarse en los distintos servicios y actividades de transportes.*
- b) Informar, con carácter preceptivo y no vinculante, los planes anuales de inspección, así como en los procedimientos de imposición de sanciones que lleven aparejada la revocación definitiva de la autorización o la caducidad de la concesión.*
- c) Colaborar con la Administración en la forma que se prevea por ésta en relación con la capacitación profesional.*
- d) Promover y colaborar con la Administración en la creación de centros de información y distribución de cargas, estaciones de transporte por carretera y centros de formación de transporte.*
- e) Evacuar cuantas consultas les sean realizadas por la Administración.*

f) *Participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.*

g) *Realizar cuantas otras funciones les sean legal o reglamentariamente atribuidas.*

Se trata por tanto de un ente consultivo que colabora con la administración sin que ninguna de sus funciones suponga el ejercicio de actividad económica. Procede considerar, por lo expuesto anteriormente, que la ayuda **es compatible con el mercado interior**.

La **Línea 3 de subvenciones** tiene como finalidad facilitar a los ciudadanos de los municipios que componen el Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo Sierra Norte de Madrid (APC Sierra Norte) sus desplazamientos hasta Buitrago de Lozoya, municipio del que dependen para los servicios sanitarios, educativos, de ocio e incluso para conectar con otros medios de transporte (Resolución de la Dirección General de Transportes de fecha 12 de junio de 2019).

Mediante “SierraCar” la Mancomunidad de Servicios Valle Norte del Lozoya, órgano gestor de esta APC, pone a disposición de los habitantes de estos municipios un servicio de transporte a demanda compartido, prestado por los vehículos con licencia de autotaxi de la zona.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sostiene en el Documento metodológico para la evaluación de las ayudas Públicas que *“cualquier intervención pública (sea o no en forma de ayuda) debería justificarse en alguna de estas razones:*

- *La existencia de fallos del mercado, es decir, situaciones donde el mercado deja de ser necesariamente el mecanismo óptimo para la asignación de los recursos.*
- *La búsqueda de otros objetivos como una mejora de los resultados del mercado en términos de redistribución o la consecución de fines no económicos”.*

Para mejorar la eficacia de las ayudas públicas en los mercados afectados, se debe partir inicialmente de una clara identificación del objetivo de interés público que se pretende conseguir con la ayuda, para, de esta forma, analizar los aspectos positivos o negativos de su concesión, en concreto, su efecto incentivador y la proporcionalidad de la misma.

Si bien en esta línea de subvenciones se identifica claramente el objetivo de interés público perseguido cual es el ejercicio de los siguientes derechos: a la libre circulación por el territorio nacional (artículo 19 de la Constitución Española), a la educación (artículo 27 de la Constitución Española), al trabajo (artículo 35 de la Constitución Española), a la protección de la salud (artículo 43 de la Constitución Española), dentro del marco establecido por la Estrategia de la Comunidad de Madrid para revitalizar los municipios rurales de la región y evitar su despoblamiento. Dicha estrategia, integrada por un total de 100 medidas, tiene por objetivo atraer y arraigar a la población joven en 78 municipios madrileños con menos de 2.500 habitantes, de los cuales 41 se localizan en la Sierra Norte (medida nº 40 referida al «proyecto piloto de servicio a la demanda de transporte colectivo en los municipios de la Sierra Norte para comunicarlos con aquellas localidades que disponen de parada de autobuses que conectan con la capital o con otros grandes municipios»).

La concesión de la ayuda se prevé mediante la firma de un convenio-subsunción que tiene como destinatarios finales exclusivamente a los vehículos con licencia de autotaxi de la zona.

Las Administraciones Públicas, desde el punto de vista de la promoción de la competencia, deben respetar el principio de neutralidad competitiva y su actuación ha de garantizar la igualdad de condiciones y la competencia leal en los mercados, evitando la discriminación entre operadores económicos. En este sentido, condicionar la concesión de subvenciones públicas al ámbito territorial puede desequilibrar el mercado afectado. Además, restringir la prestación del servicio exclusivamente a los vehículos con licencia de autotaxi dejando fuera otros operadores económicos se considera injustificada desde el punto de vista de la competencia.

Por todo lo anterior, respecto a **la Línea 3 de subvenciones**, esta Dirección General considera que **puede considerarse no compatible con el mercado interior por afectar a la competencia**.

EL DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA