

ANEXO 3

CUARTO EJERCICIO

CUARTO EJERCICIO

XLIX PRUEBAS SELECTIVAS
CUERPO SUPERIOR DE ADMINISTRADORES CIVILES DEL ESTADO
GRUPO DE MATERIAS ECONÓMICAS

A efectos del presente supuesto de examen, se asumirá que la regulación vigente y los datos son los que figuran a continuación.

PARTE A

El transporte por carretera es uno de los sectores clave para el desarrollo del mercado interior y el desarrollo económico de un Estado.

En el país Borduria, miembro de la Unión Europea, se definen los siguientes conceptos en relación con el sector del transporte por carretera:

- Vehículo ligero: vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías con una capacidad de carga útil no superior a 3,5 toneladas.
- Vehículo pesado: Vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías, cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas.

Además, los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

Se definen como transportes públicos aquéllos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

Por su parte, se consideran transportes privados aquéllos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

La **regulación** del sector del transporte por carretera en el país Borduria está conformada por un Reglamento de la Unión Europea y una ley nacional con su reglamento de desarrollo.

El Reglamento de la Unión Europea establece en términos generales, y entre otras cuestiones, las condiciones de acceso a la actividad de prestación de servicios de transporte por carretera.

Dichas normas determinan el régimen de autorización para el acceso y ejercicio a la actividad de transportista por carretera, tal y como sigue:

“Artículo E: Requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera

1. Las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deberán:

a. tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro;

b. gozar de honorabilidad;

- c. poseer la capacidad financiera apropiada, y*
- d. tener la competencia profesional requerida.*

2. Los Estados miembros podrán decidir imponer requisitos adicionales, los cuales serán proporcionados y no discriminatorios, que las empresas deberán cumplir para ejercer la profesión de transportista por carretera.”

Adicionalmente, esta normativa europea permite a los Estados Miembros, entre otras cuestiones, eximir de los requisitos anteriores a los operadores de este mercado que realicen exclusivamente transportes nacionales por carretera que tengan una escasa influencia en el mercado de los transportes, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, o las cortas distancias recorridas.

Asimismo, también dispone la inaplicación de los requisitos, salvo que el Derecho interno disponga otra cosa: a los operadores que usen vehículos de motor cuya capacidad total de carga autorizada no supere las 3,5 toneladas; a los que presten servicios de transporte de viajeros por carretera exclusivamente con fines no comerciales y a los que operen únicamente mediante vehículos de motor cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 km/h.

Este régimen de autorizaciones para el acceso y ejercicio de la profesión de transportista por carretera al que hace referencia la normativa de la Unión Europea queda recogido en el marco normativo nacional, del siguiente modo para el caso de los transportes de carácter público (Los transportes de carácter privado no precisan de autorización).

En la Ley nacional del país Borduria se establecen las condiciones previas para el ejercicio profesional del transporte por carretera del siguiente modo:

Artículo L:

1. La realización de transporte público de mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente

Las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse únicamente en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc.

c) Transporte público de mercancías realizado en vehículos ligeros de hasta 2 toneladas de capacidad de carga.

Artículo L+1.

1. *El otorgamiento de la autorización de transporte público, para aquellas empresas que conforme al artículo anterior lo precisen, estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

a) *Tener nacionalidad del país Borduria*

b) *Cuando no se trate de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.*

En ningún caso se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe ser el único objeto social de la empresa, indicado de forma expresa en su escritura de constitución.

c) *Contar con un domicilio situado en el país Borduria en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen.*

d) *Disponer de uno o más vehículos matriculados en el país Borduria conforme a lo que en cada caso resulte exigible de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.*

e) *Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.*

g) *Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso.*

2. *Además de las condiciones señaladas en el punto anterior, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea.”*

Estos requisitos encuentran su desarrollo en la normativa reglamentaria nacional tal y como sigue:

“Artículo R. Requisitos para la obtención de la autorización de transporte público.

1. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar, junto con el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa comunitaria en los casos que sea de aplicación, que dispone, al menos, de los siguientes vehículos:

a) Disponer, a partir de 2008 de un número igual o superior a tres vehículos, que representen al menos una capacidad de carga útil de 60 toneladas, para el caso de los vehículos pesados.

b) Un vehículo, si se solicita una autorización que exclusivamente habilite para realizar transporte con vehículos ligeros.

Tales vehículos no podrán rebasar la antigüedad máxima de un mes, contado desde su primera matriculación, en el momento de formularse la solicitud

2. Cuando el solicitante de la nueva autorización sea una persona física deberá acreditar, además, que cuenta con el oportuno certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías, expedido a su nombre. Asimismo, tanto para el caso de personas físicas como jurídicas, la organización de la entidad que lo solicite deberá necesariamente incluir en la plantilla, al menos una persona encargada de la administración de la entidad y como mínimo 5 conductores debidamente cualificados. Este requisito será de aplicación tanto para transportes ligeros como pesados que precisen de la citada autorización.

3. En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra autorización de transporte de **mercancías** cuya validez se encuentre, por cualquier causa, suspendida.

4. Para el cumplimiento del requisito de capacidad financiera derivado de la normativa de la Unión Europea, los operadores deberán constituir un depósito, puesto a disposición de la autoridad otorgante de la autorización, por un valor mínimo de 70.000 euros cuando se utilice un solo vehículo y 20.000 euros por cada vehículo adicional autorizado. Este depósito deberá constituirse en efectivo o mediante valores de deuda pública.”

PREGUNTA PARTE A:

A la luz de la importancia del sector en la economía del país Borduria, y ante las numerosas quejas presentadas por diferentes operadores del sector del transporte terrestre de mercancías por carretera, el Ministerio de Transportes del país Borduria se está planteando la revisión del actual marco normativo, en particular en el caso del transporte público pesado de mercancías por carretera, con el fin de mejorar la productividad y coadyuvar al crecimiento.

Las autoridades del país Borduria consideran un referente normativo la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado española y desean que el nuevo marco normativo que se está diseñando se ajuste a sus postulados.

Por ello, se le solicita, como autoridad independiente, que realice un informe en el que se plantee dicha modificación normativa, en el que se incluyan al menos las siguientes cuestiones:

1. Análisis de las razones de interés general y fallos de mercado que pudieran subyacer a la regulación del sector.
2. Análisis del actual marco regulatorio. Análisis de los requisitos actualmente asociados al otorgamiento de la autorización: para el análisis de la proporcionalidad de dichos requisitos, indique la información del sector que debería ser estudiada.
3. Proponga y justifique la imposición de un régimen alternativo y los requisitos asociados al mismo, y describa brevemente el posible impacto de estas modificaciones en el mercado.

PARTE B

En el país Borduria, de acuerdo con las definiciones anteriormente facilitadas, el sector del transporte terrestre de mercancías por carretera se caracteriza económicamente por los datos presentados en el anexo (Hoja Excel).

PREGUNTA PARTE B: A la luz de los datos y la información aportados, el Ministerio del país Borduria le solicita que realice una caracterización económica del sector del transporte de mercancías por carretera lo más completa posible, analizando tanto la evolución del sector en general como su demanda.

Analice en particular la oferta del transporte de mercancías por carretera realizado por vehículos públicos pesados.

Justifique a través de la presentación de tablas anexas y/o gráficos todas las afirmaciones que realice a este respecto.

Indique asimismo qué otros datos además de los presentados en el anexo, solicitaría al Instituto de Estadística del país Borduria para completar el anterior análisis y caracterización del sector.

DATOS ECONOMICOS PAIS BORDURIA

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PIB corriente (millones de € nominales)	749,288	803,472	861,142	930,566	1,007,974	1,080,807	1,116,207	1,079,034	1,080,913	1,075,147	1,055,158
Deflactor del PIB (Tasa de variación)	4,3	4,2	4	4,3	4,2	3,3	2,4	0,1	0,1	0	0,2
Población ocupada en el país	16.991.900	17.740.500	18.490.800	19.509.200	20.195.400	20.717.900	20.055.300	18.890.400	18.674.900	18.153.000	17.396.400
Población ocupada en el sector de transporte de mercancías por carretera	336.676	354.819	372.266	398.346	401.769	424.244	417.780	382.070	361.949	340.100	322.435
Facturación del sector del transporte de mercancías por carretera (miles de € nominales)	25.260.953	28.247.828	29.822.857	33.009.076	36.351.971	38.725.417	39.975.453	33.108.840	34.224.941	34.281.515	33.176.714
Inversión en activos materiales de las empresas de transporte de mercancías (miles de € nominales)	1.899.631	1.926.247	1.907.415	2.067.530	2.281.773	2.481.866	2.866.238	1.620.822	1.690.490	2.302.655	1.618.503
Evolución de los precios de combustibles para automoción €/litro	0,70	0,68	0,80	0,94	0,91	1,09	0,87	0,99	1,20	1,35	1,39

Mercancías transportadas (exportaciones e importaciones) por modos de transporte. Unidad: miles de toneladas

	TOTAL			CARRETERA			FERROCARRIL			MARTIMO			AEREO		
	Total	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida
2008	424.486	286.028	128.458	147.219	85.072	62.147	2.547	1.332	1.215	269.253	208.710	60.543	5.467	914	4.553
2009	424.616	226.785	115.831	106.506	51.594	53.912	1.781	798	983	229.684	173.752	55.932	4.645	641	4.004
2010	380.172	230.639	129.533	118.000	57.723	60.272	1.923	789	1.136	234.346	171.690	62.658	5.699	437	5.292
2011	380.766	221.652	139.086	113.692	49.131	64.565	2.006	757	1.249	240.580	171.392	69.008	4.504	242	4.282
2012	385.877	219.781	146.086	101.851	44.551	57.310	1.821	680	1.141	256.994	174.293	82.701	5.201	257	4.944
2013	386.170	210.541	155.629	108.220	46.896	61.324	2.220	914	1.306	250.556	162.501	88.055	5.174	230	4.944

Datos económicos del subsector del transporte de mercancías terrestre a través de vehículos pesados públicos

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vehículos públicos pesados autorizados	193.297	201.338	218.221	234.708	242.842	268.883	270.789	269.565	240.597	245.200	217.055	220.936	208.423
Capacidad de carga media a nivel nacional (Kg)	11.728	11.564	11.511	11.446	11.439	11.561	11.432	11.371	11.218	11.159	10.984	10.905	10.877
Número de empresas vehículos públicos pesados autorizados	70.222	71.958	71.941	73.833	74.415	75.965	74.098	72.749	68.586	68.311	64.228	63.356	60.918

Licencias comunitarias solicitadas por empresas vehículos de Bordinia pesados públicos

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Licencias comunitarias solicitadas por empresas de vehículos de Bordinia pesados públicos	22.048	25.223	25.808	26.306	27.014	27.146	27.724

Vehículos públicos pesados autorizados según edad del vehículo (a fecha 1 de enero de 2015)

	0 a 2 años	2 a 4 años	4 a 6 años	6 a 8 años	8 a 11 años	11 a 15 años	15 a 20 años	mayor de 20 años
total	21.249	19.236	13.153	37.214	48.771	37.614	19.990	11.196

Tipo de forma jurídica de las empresas de vehículos públicos pesados

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Forma jurídica													
Persona Física	50.875	51.706	52.081	53.050	53.691	53.680	52.036	49.703	46.408	45.047	42.184	40.283	38.312
Sociedad Mercantil	18.896	19.747	19.369	20.234	20.180	21.680	21.342	22.234	21.404	22.440	21.201	22.203	21.751
Cooperativa	408	431	434	469	463	494	500	494	454	487	474	502	494
Otras	83	72	57	70	81	105	220	318	320	337	359	366	361
Total	70.222	71.958	71.941	73.833	74.415	75.965	74.098	72.749	68.586	68.311	64.228	63.356	60.918

CUARTO EJERCICIO

XLIX PRUEBAS SELECTIVAS
CUERPO SUPERIOR DE ADMINISTRADORES CIVILES DEL ESTADO
GRUPO DE MATERIAS SOCIALES

El nuevo Director General de la Agencia Española de Protección de la Salud en el Deporte (AEPSAD), una vez aprobados los Estatutos de la misma, decide desarrollar un proyecto para la elaboración del correspondiente contrato de gestión de la misma.

De acuerdo con la nueva Ley Orgánica de Protección de la Salud del Deportista y Lucha Contra el Dopaje en la Actividad Deportiva, la AEPSAD tiene una misión fundamental, que es evitar el dopaje en el deporte de élite.

AEPSAD, por tanto, realizará los controles antidopaje precisos (análisis de orina y/o sangre), directamente (o a través de un proceso de externalización, si así se decidiera), y ello sin perjuicio de los controles antidopaje que realicen tanto las federaciones nacionales como internacionales, también competentes para ello y que tradicionalmente han venido desarrollando tal tarea.

En este sentido se produce un incremento de funciones en AEPSAD debido a que ésta asume a partir de ahora controles que antes realizaban las federaciones nacionales o internacionales. La realización de un control supone en esencia: planificación del control, toma de muestra *in situ* (orina/sangre), tratamiento de la muestra en condiciones de seguridad y confidencialidad, y envío al Laboratorio AEPSAD. En el Laboratorio una vez analizada la muestra, en caso de dar positivo se remite informe al servicio jurídico de la AEPSAD para iniciar el correspondiente expediente sancionador.

Para todo ello AEPSAD cuenta con una estructura operativa y jurídica (véase documentación aneja). En lo relativo a controles antidopaje cuenta con cuatro personas en plantilla con la titulación médica y formación precisa (Agentes de control del dopaje). Además, AEPSAD ha venido otorgando el título de Agentes de control del dopaje a un centenar de agentes en todo el territorio nacional, a quienes se contacta caso a caso para realizar los controles semanales (fútbol, atletismo, ciclismo...). No obstante, debido a la insuficiencia de medios humanos, así como el incremento de funciones señalado al asumir AEPSAD los controles que realizaban antes las federaciones, la dirección de AEPSAD considera la posibilidad de externalizar el proceso completo de controles.

En todo caso, el Laboratorio Antidopaje de AEPSAD es la única entidad homologada internacionalmente para realizar los análisis de los controles antidopaje en España (tanto sean controles realizados por las federaciones como por la propia AEPSAD) y puede cobrar para ello los correspondientes precios públicos.

Por otro lado, hay que considerar también las necesarias relaciones con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con el ámbito judicial para el cumplimiento efectivo de las funciones de AEPSAD.

Asimismo se dan implicaciones internacionales de la lucha contra el dopaje, especialmente a través de la Agencia Mundial Antidopaje, así como de diversos convenios internacionales, entre los que destaca el convenio del Consejo de Europa firmado por España en esta materia.

De acuerdo con todo lo anterior, el Director convoca a su equipo de dirección para que, utilizando las técnicas precisas de gestión y de toma de decisiones y planificación, se defina un proceso de Planificación Estratégica de la AEPSAD, el cual se reflejará en el preceptivo Contrato de Gestión (Artículo 13 de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos y artículo 20 de los Estatutos de la AEPSAD) y el correspondiente Plan Anual de Acción del ejercicio presupuestario en curso.

El Director le solicita que redacte una propuesta de estructura y contenidos del correspondiente Contrato de Gestión de la AEPSAD, explicitando las técnicas de gestión, toma de decisiones y planificación utilizadas para obtener el citado Contrato de Gestión.

En concreto, en la propuesta deberá:

- 1) Determinar las técnicas precisas que se deberían aplicar para la elaboración y aprobación del Contrato de Gestión de la AEPSAD, con expresión concreta en cada una de ellas de las diferentes fases de que se compongan:
 - técnica de toma de decisiones,
 - técnica de planificación estratégica y
 - técnica de gestión.
- 2) Diseñar el procedimiento de tramitación y aprobación del Contrato de Gestión, incluyendo un cronograma, preferentemente mediante un diagrama de Gantt.
- 3) Determinar y desarrollar el contenido esencial del Contrato de Gestión así como del primer Plan Anual de Acción, considerando los recursos económicos (gastos e ingresos), humanos y técnicos necesarios para el ejercicio de las funciones inherentes al citado Contrato de Gestión, tomando en consideración la alternativa de externalización de controles.
- 4) Elaborar los epígrafes esenciales que constituirían el Plan de Comunicación de la AEPSAD con los aspectos más relevantes del mismo: medios empleados, población destinataria, presupuesto.

CUARTO EJERCICIO

XLIX PRUEBAS SELECTIVAS
CUERPO SUPERIOR DE ADMINISTRADORES CIVILES DEL ESTADO
GRUPO DE MATERIAS JURÍDICAS

En el Ministerio de Fomento se recibe, trasladado por el de Asuntos Exteriores y Cooperación, el escrito de la Comisión Europea que figura como anexo.

En el examen y debate del escrito por parte de los órganos superiores del Ministerio se plantean una serie de cuestiones, recibiendo la Secretaría General Técnica el encargo de presentar un breve informe sobre los extremos siguientes:

1. Un cronograma de la secuencia de actuaciones que pueden derivarse del escrito de la Comisión, incluyendo las hipótesis en que el asunto llegue al Tribunal de Justicia.
2. Las actuaciones más idóneas para que los retrasos que la Comisión denuncia sean solventados por sus responsables directos en el menor tiempo posible
3. Si podría ponerse en marcha un sistema de incentivos como las subvenciones para acelerar el cumplimiento de lo que reclama la Comisión. En el caso de que fueran factibles las subvenciones, los pasos administrativos para su convocatoria y adjudicación.
4. Si es posible contratar un despacho de abogados en Bruselas para que lleve la eventual fase ante el Tribunal de Justicia y cómo se contrataría. También, cómo se coordinarían los abogados estatales y autonómicos.
5. Si finalmente se sancionara económicamente a España por el incumplimiento, ¿qué institución impondría la sanción?; ¿quién abonaría la multa?. ¿Habría posibilidad de repercutir la misma a los distintos responsables?.

Redacte el informe solicitado, fundamentando jurídicamente de forma sucinta las consideraciones y soluciones propuestas.

ANEXO



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 24.10.2012

2012/2166
C(2012) 7379 final

Excmo. Sr. Ministro:

Me permito llamar su atención sobre la aplicación en España de la Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28), cuyos artículos 6 y 7 prevén que el Estado miembro interesado apruebe las evaluaciones de protección portuaria y los planes de protección portuaria de los puertos sujetos a dicha Directiva.

El artículo 2, apartado 2, de la Directiva 2005/65/CE dispone que las medidas establecidas en la citada Directiva se aplican a todo puerto situado en el territorio del Estado miembro que albergue una o más instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

El artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2005/65/CE, establece que los Estados miembros han de fijar los límites de cada puerto pertinentes a los efectos de dicha Directiva, teniendo debidamente en cuenta la información resultante de la correspondiente evaluación de la protección portuaria.

Según el artículo 12 de la Directiva 2005/65/CE, el punto de contacto para la protección portuaria debe comunicar a la Comisión la lista de puertos afectados por la Directiva y cualquier cambio que se produzca en ella.

Las disposiciones de la Directiva 2005/65/CE han sido incorporadas al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre de 2007.

Excmo. Sr. D. José Manuel García-Margallo y Marfil
Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación
Plaza de la Provincia 1
E-28012 MADRID

Commission européenne, B-1049 Bruxelles - Belgique
European Commission, B-1049 Brussel - België
Teléfono: 00 32 (0) 2 298.11.11.

Mediante carta de fecha 11 de abril de 2011, España facilitó a los servicios de la Comisión, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Directiva, una lista actualizada de los 67 puertos españoles afectados por la Directiva sobre la protección portuaria. De acuerdo con la carta, quedaban por realizar todavía 40 evaluaciones de protección portuaria en estos 67 puertos y las autoridades españolas no habían aprobado aún ningún plan de protección portuaria. No obstante, conforme a lo dispuesto en los artículos 6 y 7 de la Directiva 2005/65/CE incorporada al ordenamiento jurídico español, el Ministerio del Interior debe aprobar la «evaluación de la protección del puerto» y el «plan de protección del puerto», de acuerdo con las disposiciones específicas de los artículos 10, apartado 6, y del artículo 11, apartado 5, del Real Decreto 1617/2007. Asimismo, las autoridades españolas se habían comprometido a que el conjunto de los planes de protección portuaria estuviese finalizado en el año 2011 y a informar de ello a los servicios de la Comisión.

Ante la falta de información en relación con las aprobaciones de las evaluaciones de la protección portuaria y de adopción de los planes de protección portuaria, a pesar de las solicitudes reiteradas regularmente durante las reuniones del Comité MARSEC, el 28 de marzo de 2012 se abrió un expediente EU-Pilot, con el nº 3224/12/MOVE, para solicitar a España que informase a la Comisión sobre la aplicación de la Directiva en la práctica, el calendario previsto o un plan de actuación para cada puerto afectado por la Directiva, en particular en lo tocante a la aprobación de las evaluaciones y a la adopción de los planes de protección portuaria.

De las informaciones remitidas por las autoridades españolas en su primera respuesta, de 1 de junio de 2012, a la presentación del expediente EU-Pilot nº 3224/12/MOVE se desprende que la aplicación de la Directiva en la práctica no ha progresado de forma sustancial desde la notificación del 11 de abril de 2011. En el caso de los «puertos de interés general», las 6 evaluaciones de protección portuaria que todavía no habían sido aprobadas en 2011 han sido aplazadas sistemáticamente a fechas posteriores (finales de 2012); asimismo, las autoridades españolas han aplazado también a finales del año 2012 la adopción de los planes de protección portuaria para esos mismos puertos. Cabe señalar que las autoridades españolas solamente han aprobado 2 planes de protección portuaria (Mahón y Melilla).

Puesto que la respuesta española ponía de relieve una diferencia de presentación entre los «puertos de interés general» (43) y los «puertos dependientes de las comunidades autónomas», ya que parecía que se habían añadido dos puertos a la lista comunicada a la Comisión en virtud del artículo 12 de la Directiva, el 12 de junio de 2012 se envió una solicitud complementaria a las autoridades españolas en el contexto del expediente EU-Pilot nº 3224/12/MOVE.

El 19 de julio de 2012, las autoridades españolas respondieron a la solicitud complementaria, enviando una lista actualizada de 26 puertos «dependientes de las comunidades autónomas», en la que se habían añadido 3 nuevos puertos, e indicaron que un puerto, que había cesado sus actividades, había sido suprimido de la lista. Sin embargo, entre los 26 puertos «dependientes de las comunidades autónomas» solo se ha realizado una evaluación de protección portuaria (Palamós). Las fechas previstas para la aprobación de las evaluaciones de la protección portuaria van del 30 de agosto de 2012 al 30 de diciembre de 2013. Ningún plan de protección portuaria ha sido adoptado para los puertos «dependientes de las comunidades autónomas» y el calendario de adopción de dichos planes de protección portuaria discurre entre el 30 de diciembre de 2012 y el 30 de julio de 2014.

Las evaluaciones de la protección portuaria son la piedra angular de la Directiva; los límites del puerto se definen teniendo en cuenta informaciones procedentes de la evaluación de la protección portuaria. Así mismo, los planes de protección portuaria son esenciales para garantizar la eficacia del sistema instaurado por la Directiva 2005/65/CE y desempeñan un papel primordial en su aplicación. A fin de conformarse a lo dispuesto en la Directiva, las evaluaciones de protección portuaria y los planes de protección portuaria para cada puerto, deberían haberse aplicado rápidamente tras la adopción de las medidas nacionales de ejecución.

La Comisión constata un retraso importante en la aplicación de las disposiciones relativas a la aprobación de las evaluaciones y de los planes de protección portuaria, tanto para los «puertos de interés general» (43) como para los «puertos dependientes de las comunidades autónomas» (26), puesto que 6 evaluaciones y 41 planes de protección portuaria aún no han sido adoptados para los 43 puertos de interés general y que solo se ha aprobado una evaluación de protección portuaria para los 26 puertos dependientes de las comunidades autónomas. En sus respuestas de 1 de junio y de 19 de julio de 2012 al expediente EU-Pilot nº 3224/12/MOVE, las autoridades españolas se han limitado a indicar un calendario de previsiones para las evaluaciones de la protección portuaria y los planes de protección portuaria que quedan aún por establecer y por adoptar.

Por consiguiente, la Comisión de las Comunidades Europeas considera que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 2, apartado 3, del artículo 6 y del artículo 7, que prevén, respectivamente, que los Estados miembros fijen para cada puerto los límites del puerto y aprueben las evaluaciones de protección portuaria y los planes de protección portuaria pertinentes a los efectos de la Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO nº L 310 de 25.11.2005, p. 28).

La Comisión invita a su Gobierno, de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a remitirle sus observaciones sobre lo que precede en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la presente.

Una vez conocidas esas observaciones o si dichas observaciones no se le envían en el plazo prescrito, la Comisión se reserva el derecho de emitir, si procede, el dictamen motivado previsto en ese mismo artículo.

Reciba el testimonio de mi más alta consideración,

Por la Comisión

Siim KALLAS

Vice-presidente

