

La inminencia de los trabajos legislativos de la UE para servicios regulares de transporte en autobús

Estado, análisis y próximos pasos

Por CONFEBUS

Introducción

La agenda de la Unión Europea tiene previsto abordar los servicios regulares del transporte en autobús. En los próximos meses del año 2017 está previsto que la Comisión Europea presente su propuesta legislativa de revisión del Reglamento (CE) nº 1073/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses. Esta norma se aprobó en el año 2009 y recoge las condiciones para que cualquier transportista establecido en el territorio de la UE pueda prestar libremente servicios de transporte internacional de viajeros en autobús y autocar sin ningún tipo de discriminación basada en la nacionalidad o en el lugar de establecimiento.

Estado y análisis de la iniciativa

Muchos son los factores que han hecho que la Comisión Europea haya decidido revisar la norma. En primer lugar, la Comisión apuntaba a la existencia de mercados cerrados para el beneficio exclusivo de operadores y de diferencias importantes en el acceso a los mercados de servicios nacionales como justificación de su intervención. El objetivo es evitar posibles barreras técnicas o administrativas que pudieran estar menoscabando los principios de libertad de establecimiento y libre prestación de servicios o distorsionando la competencia. Otro aspecto que preocupaba a la Comisión Europea eran los casos de discriminación en accesos a estaciones de autobuses que se están produciendo en algunos Estados miembros.

Los trabajos preparatorios internos de la Comisión Europea ya han culminado, tras la elaboración de una consulta pública y de un estudio realizado por una consultora externa. Las opciones que maneja la Comisión Europea para revisar este Reglamento pasarían por ampliar el ámbito de aplicación a los servicios regulares domésticos (es decir, los que se prestan en el territorio de un país) y bien proponer una total liberalización o apostar por una apertura que limite la competencia con los servicios existentes bajo régimen de obligación de servicio público, así como abordar el asunto de la discriminación en el acceso a las estaciones.

La ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento bien podría suponer que los servicios regulares domésticos pasasen a regirse por las mismas disposiciones que los servicios regulares internacionales, que se creen normas comunes para todos los servicios regulares (independientemente de que éstos sean de ámbito doméstico o internacional), o que se establezcan normas comunes específicas para los servicios regulares domésticos y otras para los internacionales.

Por otra parte, la liberalización total significaría abrir el mercado de todos los servicios regulares, tanto domésticos como internacionales, para que cualquier operador pueda prestar el servicio que desee y se aboliera o flexibilizara todo procedimiento de autorización o adjudicación para el mismo. Realmente, este no parece ser el escenario favorito de la Comisión Europea a la hora de presentar su propuesta legislativa. Pero sí es el que persiguen países como Alemania o



Por último, la tercera opción pasaría por permitir que se creasen nuevos servicios regulares que compitan con otros existentes bajo obligación de servicio público siempre que solo coincidan en varias paradas durante una distancia específica y/o la duración del viaje no supere un cierto período de tiempo. Este último escenario permitiría la competencia en partes del itinerario y/o durante un tiempo de la duración total del viaje entre nuevos servicios regulares y los existentes bajo obligación de servicio público.

Francia que, habiendo instaurado recientemente modelos parecidos, pretenderían persuadir a la UE para expandir o adecuar sus sistemas más allá de sus fronteras.

En este sentido, la Comisión Europea sería más proclive a presentar una propuesta legislativa que prevea una apertura más limitada del mercado, eliminando el requisito de establecimiento en Estado miembro para poder prestar servicios regulares domésticos en ese país pero a su vez protegiendo a los servicios existentes bajo obligación de servicio público. Tal protección a los contratos de servicio público variaría según las diferentes opciones que maneja la Comisión.

Dentro de este enfoque, una primera opción pudiera ser la de permitir la creación de nuevos servicios regulares que no alteren el equilibrio económico de ningún servicio existente bajo obligación de servicio público. Esto en la práctica significaría que no se podría crear un nuevo servicio regular que compitiera con otro comparable ya existente y cubierto por una obligación de servicio público.

Otra segunda opción pasaría por permitir la creación de nuevos servicios regulares siempre que su competencia no afectase gravemente a la viabilidad de servicios comparables existentes sujetos a obligación de servicio público. Bajo este escenario sí se permitiría la competencia con servicios bajo obligación de servicio público salvo que se pruebe que pusieran verdaderamente en riesgo la viabilidad de estos últimos.

Finalmente, la propuesta recogería los planes de la Comisión Europea para abordar el problema de discriminación en el acceso a estaciones de autobús que sufren los operadores en algunos Estados miembros. En este punto la Comisión dudaría entre proponer legislación fijando requisitos comunes como parte de la propuesta de revisión del Reglamento u optar por instrumentos no vinculantes propios del "soft law". De optarse por esto último, eso se haría a través de directrices sobre la gestión de estaciones para garantizar que se permita el acceso de forma justa y sin discriminación a todos los operadores.

Conclusiones y próximos pasos

Por cuanto se ha expuesto en este artículo, no cabe duda que esta futura propuesta legislativa tendrá incidencia en el mercado del transporte en autobús y en el modelo español para servicios de transporte regular de viajeros por carretera, basado en concesiones para la explotación de servicios bajo régimen de obligación de servicio público. Según parece, la fecha indicativa de presentación de la propuesta legislativa sería posterior al parón estival. Una vez presentada, la propuesta se trasladaría a los legisladores (Consejo de la UE y Parlamento Europeo) para su debate y ulterior aprobación. Al presentar la forma de Reglamento, cabe recordar que la norma será directamente aplicable, de alcance general y obligatoria, sin precisar de ningún instrumento nacional para que surta efecto. ■