

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Asociación empresarial
Nombre completo (del particular o de la institución representada)	CONFEBUS (Confederación Española de Transporte en Autobús)
¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Público
1. ¿Qué condiciones cree que debería cumplir un servicio ferroviario para ser declarado un servicio sujeto a OSP? ¿Cómo podrían verificarse las condiciones que exige el artículo 59.1 de la Ley del Sector Ferroviario? ¿Qué elementos deberían formar parte de la definición del servicio público, además del origen y el destino (p.ej. horario, calendario, título de transporte del viajero, etc.)? (máximo 300 palabras)	<p>El artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la UE, el Protocolo No 26 (Servicios de Interés Económico General, SIEG), el artículo 3.1 del Reglamento (CE) no 1370/2007 y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia UE delimitan con claridad las competencias nacionales para organizar sus servicios de transporte público con amplio margen de discrecionalidad. Los Tratados de la UE reconocen el papel esencial y la amplia capacidad de discreción de las autoridades nacionales, regionales y locales para prestar, encargar y organizar los servicios de interés económico general lo más cercanos posible a las necesidades de los usuarios.</p> <p>La jurisprudencia del TJUE ha dicho siempre que los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación a la hora de definir lo que consideran servicios de interés económico general (SIEG) y el artículo 2 bis del Reglamento 1370/2007 señala que será la autoridad competente quien establezca las especificaciones para las obligaciones de servicio público para la prestación de servicios de transporte público de viajeros.</p> <p>Por tanto, el establecimiento de OSP debe perseguir el garantizar servicios de transportes de viajeros seguros, eficaces y de calidad mediante una competencia regulada que asegure asimismo la transparencia y las buenas prestaciones de los servicios públicos de transporte de viajeros, teniendo especialmente en cuenta los factores sociales y ambientales y la ordenación territorial o la necesidad de ofrecer determinadas condiciones tarifarias a ciertas categorías de viajeros, como los pensionistas, y de eliminar las disparidades entre empresas de transporte de los distintos Estados miembros que, por su naturaleza, puedan falsear considerablemente las condiciones de competencia.</p>
2. ¿En qué condiciones considera que la publicación por parte de una autoridad competente de la voluntad de licitar un contrato de servicio público (artículo 5.3 ter del Reglamento 1370/2007) es suficiente para conocer el interés del mercado en participar en la misma? (máximo 300 palabras)	<p>Al amparo de la figura recogida en el artículo 115 de la LSCP, sería interesante hacer una generalización en el uso de consultas preliminares y procesos de escucha activa abiertos, previos al diseño del proceso de licitación, que permitan a la Administración contar con la visión del mercado sobre los aspectos principales del futuro contrato, con la finalidad de preparar de forma correcta la futura licitación e informar abiertamente de los planes y requisitos que se exigirán para concurrir al procedimiento.</p> <p>Existen varios procedimientos a través de los cuales se pueden realizar las consultas de mercado: solicitud de informes, cuestionarios, organización de eventos, jornadas o conferencias temáticas, encuestas o sondeos al tejido empresarial del sector, participación en foros, organización de reuniones o seminarios de intercambio de información.</p> <p>Las consultas se desarrollan a través de la publicación del anuncio, que describe el modo y los plazos para su realización, la propia consulta en el formato previsto y la recepción u obtención de las respuestas, estudios, informes o pruebas realizadas.</p> <p>Las consultas preliminares al mercado son especialmente recomendables en contratos que revisten complejidad y requieren un cierto nivel de preparación.</p>
3. ¿Qué beneficios y qué retos cree que plantean la licitación de los servicios ferroviarios sujetos a OSP? ¿Cree que existen beneficios y retos específicos para cada modalidad de transporte (Cercanías, Media distancia convencional, y Media distancia de Alta Velocidad)? (máximo 300 palabras)	<p>La experiencia internacional de licitación de servicios ferroviarios de OSP muestra beneficios, según el informe de Rail Partners "Track to Growth: Creating a dynamic railway for passengers and the economy" de 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuando las administraciones europeas han adoptado la competencia por el mercado, en lugar de adjudicaciones directas a un operador interno, se muestran importantes ganancias de eficiencia de entre el 20 y el 50%.</li> <li>• En Países Bajos (donde está más establecida la licitación competitiva) se han obtenido esas ganancias, mientras que los contratos adjudicados directamente solo consiguieron hasta el 10%. Esto se ha aprovechado para mejorar los niveles de servicio mediante el aumento de las frecuencias de servicio o mediante una mejor conectividad, resultando en un aumento del número de viajeros en áreas más densamente pobladas.</li> <li>• La evidencia muestra que la competencia por el mercado puede llevar a una reducción del 15-50% en subvenciones públicas. Los datos muestran, en varios países, que en servicios ferroviarios eso se ha reducido en el marco de procesos de licitación competitiva, lo que significa que el dinero público puede gastarse en otros servicios públicos. La evidencia es más clara en Alemania y los Países Bajos.</li> <li>• En Reino Unido, el sistema de franquicias provocó un aumento del 32% en los niveles de servicio.</li> <li>• La competencia por el mercado alemán ha dado lugar a trenes más nuevos en toda la red y el 89% de las licitaciones en los Países Bajos dieron como resultado la introducción de trenes más nuevos.</li> <li>• En Reino Unido, la competencia por el mercado a través de franquicias condujo a un aumento del 107% el número de pasajeros hasta la pandemia. Alemania está mostrando un fuerte crecimiento y el número de pasajeros ha aumentado más rápido en las rutas de competencia por el mercado en comparación con las rutas sin licitación.</li> </ul>
4. ¿En qué circunstancias cree que la autoridad de transporte podría optar por acogerse a una de las excepciones del artículo 5 del Reglamento 1370/2007 y no licitar un servicio OSP? ¿Qué características estructurales o geográficas podrían justificar la adjudicación directa? ¿Qué criterios podrían valorarse para adjudicar directamente debido a la complejidad de la red? ¿Qué umbral debería considerarse para adjudicar directamente por la mejora del servicio y/o la eficiencia en costes? (máximo 300 palabras)	<p>Son múltiples y muy diversos los factores a tener en cuenta y, en el caso de los servicios de transporte público, dependen en parte pero no solo de cuestiones territoriales, tamaños poblaciones, número de tráficos a atender, velocidad comercial... Pero en todo caso, es importante establecer un procedimiento de valoración de los resultados y la eficiencia económica de cada opción que permita comparaciones en términos igualitarios.</p> <p>La Comisión Europea es muy clara en su Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (2023/C 222/01). La norma general que se establece en el Reglamento 1370/2007 es la de realizar un procedimiento de adjudicación competitivo. Como excepción al principio del procedimiento de licitación competitiva para la adjudicación de contratos de servicio público, toda disposición en contrario debe interpretarse de manera restrictiva, como así ha indicado la jurisprudencia del TJUE.</p> <p>La prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por un operador interno es una excepción al principio establecido en el artículo 5, apartado 3, en virtud del cual los contratos de servicio público se adjudicarán «con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo». En virtud del considerando 7 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, «la introducción de una competencia regulada entre operadores permite conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos».</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	<p>Los estudios realizados y la experiencia adquirida demuestran que en el sector de los transportes públicos, con las cláusulas de salvaguardia oportunas, la introducción de una competencia regulada entre operadores privados permite conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos, sin impedir a los operadores de servicio público la prosecución de las misiones específicas que les hayan sido confiadas.</p> <p>Si bien cualquier autoridad competente puede optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros en su territorio o confiarlos sin licitación a un operador interno bajo su control, dicha capacidad de autoprestación debe estar sujeta a un marco reglamentario estricto con el fin de garantizar la equidad en las condiciones de competencia, ejerciéndose el control necesario para garantizar la aplicación de los principios de transparencia, igualdad de trato de los operadores en competencia, y proporcionalidad. Además el derecho de la UE ha matizado que los encargos en materia de transporte por parte de las Administraciones a medios propios o a un operador interno no pueden perseguir una vocación de mercado ni comprometer su actividad esencial.</p> <p>Pero hay que desarrollar normativamente el régimen de participación de los Operadores Internos en las licitaciones para la prestación de servicios, en el sentido de prohibir o limitar su participación en los procesos en los términos que permite el Reglamento 1370/2007, posibilitando así la apertura real de los mercados. El Reglamento, en su artículo 5.2.c), establece que «un operador interno podrá participar en una licitación equitativa a partir de dos años antes de la conclusión de su contrato de servicio público adjudicado directamente, con la condición de que se haya adoptado una decisión definitiva de licitar equitativamente los servicios públicos de transporte de viajeros que abarque el contrato del operador interno y este no haya celebrado ningún otro contrato de servicio público adjudicado directamente».</p>

<p>6. ¿Qué elementos del marco regulatorio son más relevantes y qué buenas prácticas es necesario observar para garantizar la concurrencia e igualdad de condiciones de los operadores en el proceso de licitación? (seleccione uno o varios elementos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de una normativa común aplicable a todas las autoridades competentes (estatales y autonómicas) para la licitación competitiva de los servicios sujetos a OSP.</li> <li>- Autoridad independiente que supervise el procedimiento de licitación.</li> <li>- Coordinación entre autoridades competentes para el establecimiento de un calendario orientativo de licitaciones.</li> <li>- Publicación de un calendario orientativo sobre los distintos hitos del proceso de licitación concreto.</li> <li>- Acceso a información relevante del mercado.</li> <li>- Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.</li> <li>- Otros (especifique)</li> </ul>	<p>Acceso a información relevante del mercado ; Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	
<p>7. ¿Qué información debería ponerse a disposición de los licitadores para que puedan formular ofertas competitivas en igualdad de condiciones? Por ejemplo, información relacionada con la demanda de viajes y que no sea de acceso público (los viajeros subidos y bajados por origen y destino, y con la mayor frecuencia disponible -diaria, semanal, mensual), así como otros aspectos como los horarios y frecuencias actuales, en caso de subrogación del material rodante, su estado y mantenimiento, número, características y condiciones del personal en caso de subrogación, la localización y capacidad de las instalaciones de servicio, u otra información que considere relevante. Especifique el nivel de detalle, frecuencia y formato con el que considera que esa información debería ponerse a disposición de los licitadores, y si se trata de información pública o privada (máximo 300 palabras)</p>	<p>Las siguientes determinaciones deberían incluirse en el pliego que sirva de base a la licitación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Detallar la capacidad de infraestructura que será puesta a disposición del operador, el régimen de acceso a la misma que estará vigente en la explotación durante toda la duración del contrato, y el régimen previsto para la modificación de servicios y adaptación a las necesidades de la demanda.</li> <li>•Establecer el mecanismo de ajuste del contrato de concesión en el caso de obras o actuaciones en la infraestructura que interrumpan o condicionen la explotación del servicio, por causas ajenas al operador.</li> <li>•Indicar los cánones de acceso a la infraestructura y otros costes derivados que deba asumir el operador, así como su actualización y el mecanismo de traslado de la modificación de los mismos a la compensación/tarifa.</li> <li>•Concretar el mecanismo de eventuales prórrogas que pueda tener el contrato.</li> <li>•Definir el régimen económico del contrato de concesión.</li> <li>•Definir cómo se sustanciará el régimen de transferencia del riesgo operacional del contrato (demanda y disponibilidad).</li> <li>•Establecer la obligación de que el pliego incluya un Estudio de Viabilidad económico – financiera elaborado previamente por la Autoridad competente, que asegure la suficiencia económica del servicio incorporando todos los costes reales e inversiones en que incurrirá el operador.</li> <li>•Establecer la obligación de que el pliego incluya en Estudio de previsión de demanda, realizado con bases realistas y objetivas, y que deba ser considerado como referencia obligada para los licitadores a la hora de formular sus ofertas y demostrar la viabilidad del servicio, sobre una base común que evite comportamientos especulativos o irracionales en las ofertas.</li> <li>•Clarificar qué ocurre con el personal a subrogar en el caso de que la empresa saliente sea Renfe Operadora SME, SA y el personal sea funcionario o personal laboral de la administración.</li> <li>•Detallar las coberturas exigidas de seguros.</li> </ul>
<p>8. ¿Qué criterios y elementos debería tener en cuenta la autoridad de transporte a la hora de diseñar el pliego de contratación y el contrato? (seleccione uno o varios elementos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acceso a elementos esenciales para la prestación del servicio (material rodante, talleres de mantenimiento, personal, etc.).</li> <li>- Sinergias con servicios liberalizados.</li> <li>- Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.</li> <li>- Tamaño del contrato.</li> <li>- Diseño del contrato y reparto de riesgos.</li> <li>- Otros (especifique):</li> </ul>	<p>Acceso a elementos esenciales para la prestación del servicio (material rodante, talleres de mantenimiento, personal, etc.); Tamaño del contrato ; Diseño del contrato y reparto de riesgos.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	
<p>10. ¿Cómo podría incentivarse la coordinación de las administraciones para el diseño e integración de la red de transporte público terrestre (ferroviario, en autobús, etc.)? (máximo 300 palabras)</p>	<p>En línea con la Resolución de 21 de julio de 2021 de la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC sobre la verificación de la efectiva separación de cuentas entre los servicios sometidos a OSP y los servicios comerciales, se debe valorar el nivel de servicios y financiación pública de las OSP de manera multimodal, es decir, que ha de considerarse la oferta de servicios por otros modos competitivos como es el autobús para evitar duplicidades y una competencia desleal en perjuicio de los demás operadores no ferroviarios.</p> <p>En este sentido, existen ya órganos existentes que pueden ayudar a incentivar dicha coordinación de las administraciones para el diseño e integración de la red de transporte público terrestre (ferroviario, en autobús, etc.). La Conferencia Sectorial de Transportes, la Comisión de Directores Generales de Transporte o el Consejo Nacional de Transporte Terrestre son órganos donde intervienen y participan representantes de las distintas administraciones y, en el caso del último órgano, también la sociedad civil organizada.</p>
<p>11. ¿Qué elementos del marco regulatorio e institucional podrían mejorarse para garantizar una gestión adecuada de los conflictos entre los distintos servicios públicos declarados como OSP y los servicios comerciales de transporte terrestre? (máximo 300 palabras)</p>	<p>El regulador debería denegar aquellas solicitudes de servicios para la prestación de un servicio regular comercial en la misma ruta o en una ruta alternativa, cuando una autoridad competente ha concedido a un operador de servicio público un derecho exclusivo para prestar determinados servicios públicos de transporte de viajeros a cambio del cumplimiento de obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1370/2007. Igualmente debería poder actuar en caso de que un servicio regular comercial haya comprometido el equilibrio económico de un contrato de servicio público por razones excepcionales que no se hubieran podido prever en el momento de conceder la autorización y que no sean responsabilidad del titular del contrato de servicio público.</p> <p>Sobre la base de un análisis económico objetivo, el regulador debería poder denegar argumentando que el servicio comercial compromete o comprometería el equilibrio económico de un contrato de servicio público. En dicho análisis se evaluarían las características estructurales y geográficas pertinentes del mercado y de la red en cuestión (tamaño, características de la demanda, complejidad de la red, aislamiento técnico y geográfico y los servicios cubiertos por el contrato), y se tendrá en cuenta también si el nuevo servicio aporta una mejor calidad de servicios o una mayor relación calidad-precio.</p>
<p>12. ¿Qué elementos del marco regulatorio podrían mejorarse para hacer posible la venta conjunta de billetes de distintos operadores o medios de transporte? (máximo 300 palabras)</p>	<p>El marco regulatorio europeo está en fase de cambio y sería recomendable esperar a que culmine dicho proceso de aprobación de regulación en este campo. Ya en 2021 la Comisión Europea anunció su intención de presentar una propuesta para facilitar servicios de movilidad digital multimodal. La propuesta aún no ha sido presentada, pero se espera en 2025. El 29 de noviembre de 2023, la Comisión Europea presentó la propuesta de revisión del Reglamento Delegado sobre el servicio de información sobre viajes multimodales en toda la UE y otra propuesta de Reglamento sobre de los pasajeros multimodales. Ambas propuestas están en fase de discusión y tramitación legislativa. Se trata de iniciativas que influyen en el marco regulatorio de venta conjunta de billetes de distintos operadores o medios de transporte, por lo que la regulación nacional debería esperar a que se aprobase primero la regulación europea.</p>
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	
<p>14. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre la apertura a la competencia de los servicios públicos de transporte de viajeros en ferrocarril o sobre cualquier otra cuestión planteada en este cuestionario (máximo 500 palabras)</p>	