Consulta pública de la CNMC sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), recoge entre las funciones de la institución la realización de estudios y trabajos de investigación en materia de competencia, así como informes generales sobre los distintos sectores económicos (art. 5.1.h)). En virtud de esta prerrogativa, el Consejo de la CNMC ha decidido abordar un estudio sobre las condiciones de competencia en el sector del transporte interurbano de viajeros en autobús.

Este estudio se encuadra en la Acción Estratégica 6.1 del [Plan de Actuación de la CNMC para 2019](https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/CNMC/PortalTransparencia/Plan%20Actuacion%202019_DEFINITIVO%20EXTERNO_13.02.2019.pdf) (análisis de sectores que tengan una contribución directa sobre el bienestar de los ciudadanos, como el transporte de pasajeros en todas sus modalidades).

**¿Por qué realiza la CNMC un estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús?**

El autobús interurbano es uno de los medios de transporte más utilizado por los viajeros en España, teniendo una especial importancia para los usuarios de menor renta. Bajo el sistema concesional vigente en España, las empresas privadas de autobuses prestan el servicio en régimen de monopolio tras la obtención de una concesión administrativa que les permite prestar el servicio en exclusiva para unas determinadas rutas. Aunque este sistema puede haber mejorado la cobertura de la red de transporte, numerosos expertos y autoridades han detectado deficiencias que hacen necesario reevaluar el modelo actual.

El estudio realizará un análisis del modelo actual de concesiones estatales y autonómicas para la prestación de servicios de transporte interurbano de viajeros en autobús desde la óptica de la competencia y la regulación eficiente. Asimismo, se estudiarán las experiencias europeas de introducción de competencia en el mercado. A partir de estos análisis se extraerán una serie de conclusiones para mejorar las condiciones de competencia en el sector.

**¿Cómo realizará la CNMC su estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús?**

El estudio comienza con esta fase de consulta pública donde se pretende recabar las opiniones de los principales actores del sector, incluyendo a los consumidores y usuarios del servicio, organismos públicos y reguladores del sector, operadores de servicios de transporte interurbano de viajeros en autobús, otros operadores de transporte y demás expertos y agentes interesados en el sector.

La siguiente etapa consistirá en el análisis de las contribuciones recibidas, así como el mantenimiento de contactos (a través tanto de reuniones como de posibles requerimientos de información) con algunos de estos agentes relacionados con el sector. Estas tareas se simultanearán con la elaboración interna del estudio, que la CNMC espera concluir en un plazo de 6-9 meses.

**Reglas de participación en esta consulta pública**

Esta consulta pública es un proceso transparente y las aportaciones recibidas se tendrán en cuenta en la elaboración del estudio. Una vez respondidas las preguntas, en el último paso y antes del envío definitivo de la información, se pide a los participantes en la consulta pública los datos de contacto (e-mail y persona de contacto) y el nombre del particular o de la institución representada. Los datos de contacto (el e-mail y persona de contacto) se mantendrán confidenciales y no se publicarán en ningún caso. Pero el nombre del particular y de la institución representada se publicará junto a la respuesta, cuyo contenido será accesible íntegramente, salvo precisión en contrario por motivos de confidencialidad de cierta información, debidamente justificados.

Sólo es obligatorio responder a los campos marcados con un asterisco (\*). Al resto de preguntas de la consulta no es obligatorio responder, por lo que se invita a los interesados a centrar sus contribuciones en aquellos apartados donde cuenten con información más relevante, dejando las preguntas donde no se dispone de información o juicio sin contestar o con la opción NS/NC (“no sabe/no contesta”).

En las preguntas abiertas se establece una longitud máxima para la respuesta para asegurar la concisión de la misma, por lo que se recomienda incluir referencias o enlaces a documentación que ya sea pública para aligerar la extensión en la medida de lo posible. Si se desea transmitir información adicional (como datos, pliegos de licitaciones, términos de contratos y concesiones, etc.) se puede enviar documentación adicional en formato electrónico (pdf, excel, word, etc.) a la dirección de correo electrónico dp.estudios@cnmc.es con el asunto “Estudio de autobús interurbano” (y expresando si la documentación facilitada se puede hacer pública junto a la respuesta a la consulta pública o no).

# 1. Su información

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?\*



# 2. Justificación del interés del participante

Seleccione el ámbito geográfico de interés para el particular o institución representada (seleccione una o varias opciones)\*

[ ] España

[ ] Andalucía

[ ] Aragón

[ ] Principado de Asturias

[ ] Baleares

[ ] Canarias

[ ] Cantabria

[ ] Castilla-La Mancha

[ ] Castilla y León

[ ] Cataluña

[ ] Extremadura

[ ] Galicia

[ ] La Rioja

[ ] Comunidad de Madrid

[ ] Región de Murcia

[ ] Comunidad Foral de Navarra

[ ] País Vasco

[ ] Comunidad Valenciana

Trayectos o rutas de especial interés para el particular o institución representada (máximo 4.000 caracteres)



Breve justificación del interés del particular o de la institución por el sector del transporte interurbano de viajeros en autobús (máximo 1.000 caracteres)\*



# 3. Valoración general del sector

En España el transporte en autobús interurbano está sujeto a un sistema concesional, por el que las empresas privadas prestan el servicio en exclusiva, en ausencia de competidores para cada ruta en cuestión. Conforme a este sistema, las empresas compiten entre sí para obtener las concesiones, de forma que estas se adjudican a la empresa que ofrece las condiciones que mejor se adaptan a las establecidas por el pliego de licitación de la concesión.

La competencia entre empresas para obtener las concesiones pretende garantizar unas condiciones de servicio adecuadas para los usuarios. La empresa que resulta adjudicataria de la concesión (y opera por tanto la línea en exclusiva) ha de cumplir las condiciones a las que se ha comprometido para evitar que abuse de su poder monopolístico. Además, el sistema concesional busca asegurar el transporte en autobús entre localidades que no tendrían un interés comercial para las empresas privadas en un mercado libre. Al agruparlas con las líneas con interés comercial, el coste de prestar servicio en estas líneas se repartiría entre los usuarios de unas y otras (los beneficios obtenidos en las rutas con interés comercial pueden destinarse a cubrir las rutas deficitarias).

Sin embargo, bajo el sistema actual son las administraciones públicas las que deciden qué rutas se van a cubrir, con la desventaja de que sus decisiones podrían no responder a las necesidades reales de los usuarios. A su vez, el precio pagado por los usuarios de líneas con interés comercial sería mayor que el precio de un mercado libre, al financiar el coste adicional del transporte en rutas o áreas sin interés comercial.

Por otra parte, la CNMC y algunos expertos y autoridades que han estudiado el sistema concesional han detectado irregularidades en su funcionamiento. Estas deficiencias podrían dificultar la competencia entre empresas, favorecer a los anteriores concesionarios, y perjudicar al usuario, en forma de mayores precios y/o de una menor calidad del servicio.

Ante las dificultades asociadas a la gestión administrativa de las concesiones, otros países europeos permiten que más de una empresa de autobuses opere la misma línea. Por su parte, en aquellas rutas que no ofrecen un interés comercial para las empresas privadas el servicio se financia mediante subvenciones de las administraciones públicas.

**Exprese su valoración sobre estas cuestiones (donde “0” significa “muy en desacuerdo” y “5” significa “muy de acuerdo”)**

En líneas generales, la organización estatal o autonómica de las rutas de autobús responde a la demanda de transporte interurbano



Los servicios de autobús interurbano están suficientemente conectados con otros servicios de transporte de viajeros (por ejemplo, ferrocarril, avión, autobús urbano, metro…).



El autobús interurbano ofrece servicios menos competitivos que otros medios de transporte



La existencia de varias empresas ofertando sus servicios sobre las mismas líneas mejoraría la competitividad del autobús frente a otros medios de transporte



La financiación del transporte en rutas o áreas sin interés comercial para las empresas:

[ ]  Debería recaer sobre el conjunto de usuarios del transporte interurbano, agrupando las líneas rentables y no rentables de forma que el coste se reparta entre los viajeros.

[ ]  Debería recaer sobre el conjunto de los contribuyentes, subvencionándose con cargo a los presupuestos de las administraciones públicas.

[ ]  NS/NC

Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 4.000 caracteres)



# 4. Otras cuestiones. Problemas específicos de competencia

Tanto la propia CNMC como algunos expertos y autoridades que han estudiado el sistema concesional han detectado elementos que dificultan la competencia entre empresas para obtener concesiones de autobús interurbano. Los retrasos en la publicación de nuevas convocatorias para cubrir las concesiones caducadas, los problemas identificados en la redacción de los pliegos y su judicialización, son factores que han retrasado la introducción de competencia por el mercado de concesiones. Esto, a su vez, favorece a las antiguas titulares de las concesiones, dificulta la entrada de nuevas empresas, y perjudica a los usuarios del servicio.

**Exprese su valoración sobre estas cuestiones (donde “0” significa “muy en desacuerdo” y “5” significa “muy de acuerdo”)**

El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia



La gestión actual del sistema concesional favorece a las empresas titulares de las concesiones



Se realiza un uso indebido de los instrumentos de gestión administrativa para extender la duración de las concesiones y postergar su licitación mediante un procedimiento competitivo



Existe un problema de concentración excesiva del sector en unos pocos operadores



Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos



La gestión privada de las estaciones por operadores de autobús interurbano dificulta el acceso de otros operadores al mercado



Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 4.000 caracteres)



# 5. Envío de la respuesta

Nombre completo del particular o de la institución representada (se publicará junto a la respuesta)\*



Persona de contacto (se mantendrá confidencial)

E-mail de contacto (se mantendrá confidencial)\*