

## La CNMC pide aprovechar la ley de movilidad sostenible para revisar las barreras históricas al desarrollo de la competencia en el sector

- El anteproyecto pretende reorientar la movilidad de los ciudadanos hacia modos de transporte verdes y la cohesión social y territorial.
- La norma constituye una oportunidad para mejorar la regulación vigente e introducir mecanismos de competencia.
- El acceso a los datos de movilidad será determinante de la competencia en el sector.
- La CNMC también recomienda la liberalización del transporte interurbano de viajeros por carretera en autobús.

**Madrid, 13 de diciembre de 2022.-** La CNMC ha emitido un informe sobre el Anteproyecto de Ley (APL) de Movilidad Sostenible. ([IPN/CNMC/036/22](#)).

El APL pretende reorientar la movilidad de los ciudadanos hacia modos de transporte que reduzcan la contaminación y potencien la cohesión social y territorial; fortalecer los mecanismos de coordinación y rendición de cuentas en el diseño y gestión de las infraestructuras; potenciar la intermodalidad y el uso de medios de transporte más sostenibles; imponer mayor racionalidad en el mapa concesional de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera y favorecer la innovación a través de los “bancos de pruebas” o “sandboxes” regulatorios.

La iniciativa normativa forma parte de los compromisos adquiridos por España frente a la Comisión Europea en el [Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia](#).

### Actuaciones previas de la CNMC

La competencia es una palanca importante para impulsar la digitalización y la mejora del medio ambiente. En el pasado, la CNMC ha identificado posibilidades de mejora de la regulación del transporte en ámbitos como el [transporte en autobús](#), el [sector ferroviario](#), el [sector del transporte marítimo](#), el [transporte de mercancías por carretera](#), el [transporte aéreo](#), el [sector taxi-VTC](#), la [movilidad urbana a través de vehículos compartidos](#), el [vehículo eléctrico](#) y los [puntos de recarga](#).

## Recomendaciones de mejora

El anteproyecto constituye una **oportunidad para revisar la regulación vigente** y reducir obstáculos innecesarios o desproporcionados al acceso y ejercicio de las actividades de transporte. Además, tiene un carácter programático y abierto en muchas de sus disposiciones, por lo que se reitera **la importancia del papel consultivo de la CNMC de cara a la elaboración de las iniciativas normativas** de desarrollo del APL.

La CNMC realiza estas recomendaciones sobre el articulado:

- La política de movilidad deberá estar orientada por los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica.
- Incluir el principio de necesidad entre los principios orientadores del establecimiento de Obligaciones de Servicio Público (OSP) y Contratos de Servicio Público (CSP). Fijar un orden de prelación de las primeras sobre los segundos y hacer imperativa la eliminación de las OSP (y por extensión, de las CSP) en el momento en que dejen de estar justificadas.
- Diseñar las políticas de acceso a los datos adecuadamente para impulsar la competencia sin distorsionar los incentivos de los operadores. Se pueden reconocer situaciones especiales para reforzar las obligaciones de información de ciertos operadores (los sujetos a OSP y CSP o los participantes en un *sandbox*). No posponer la obligación de procurar datos estáticos y regular la provisión de datos dinámicos al punto de acceso nacional regulado en la normativa de la UE. Prever la participación de la CNMC en la supervisión y la resolución de conflictos sobre el acceso a datos y regular como infracción grave el incumplimiento de las obligaciones de neutralidad, no discriminación y transparencia.
- Reforzar la coordinación para determinar el contenido y obligaciones de los planes de movilidad y evitar duplicidades. Adoptar medidas para que la separación contable, funcional y jurídica entre la gestión de la infraestructura y la operación del servicio pueda ser efectiva.
- No reservar únicamente a las administraciones públicas y los operadores ferroviarios los servicios de conexión con el ferrocarril. Mayor flexibilidad

en las condiciones para establecer estos servicios cuando coincidan con rutas de autobús.

- Revisar el sistema concesional en el transporte de viajeros por carretera, salvo en aquellos casos donde la iniciativa privada no proporcione las condiciones deseables. Especificar los requisitos que debe cumplir una ruta para ser susceptible de liberalización y definir las obligaciones que se podrían imponer a los operadores en el supuesto de que esta se lleve a cabo. Adoptar medidas para evitar que el *statu quo* vigente del sistema concesional permanezca inalterado durante el plazo de transición contemplado de varios años más.
- Clarificar el papel que juega la CNMC en la planificación de las infraestructuras, teniendo en cuenta sus competencias en lo que se refiere al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). Homogeneizar la intervención de la CNMC en los sectores aeroportuario y ferroviario.
- Mantener la independencia del regulador respecto del promotor del proyecto en lo relativo a los bancos controlados de pruebas, contemplando la opción de no regular si no es necesario.
- Incentivar el autoconsumo en la red ferroviaria, introduciendo medidas similares a las contempladas en los sectores portuario y aeroportuario. Introducir incentivos que favorezcan un comportamiento eficiente de ADIF en la contratación del suministro de energía.

Este informe se emite a solicitud del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y el artículo 11.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.