



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de noviembre de 2017
(OR. en)

14184/17

**Expediente interinstitucional:
2017/0288 (COD)**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	10 de noviembre de 2017
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2017) 647 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2017) 647 final.

Adj.: COM(2017) 647 final

Bruselas, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} -
{SWD(2017) 361 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta forma parte del segundo paquete de movilidad, cuyos objetivos son liderar la lucha contra el cambio climático, fortalecer la industria europea y mejorar su competitividad, así como incrementar la calidad de vida y las alternativas disponibles para los ciudadanos en sus desplazamientos cotidianos. La libertad de movimiento por el territorio de la Unión es un logro fundamental de la Unión Europea que ha permitido a los ciudadanos viajar fácilmente entre distintos Estados miembros, ya sea por motivos laborales o de ocio. La presente propuesta mejorará la movilidad de los ciudadanos en distancias largas y aumentará el uso de modos de transporte sostenibles. También creará servicios mejor adaptados a las necesidades de los ciudadanos, especialmente de aquellos con ingresos más bajos, y ofrecerá mejoras medioambientales, económicas y sociales. La presente propuesta es beneficiosa para la creciente demanda de conectividad en todas las zonas geográficas y asegura la accesibilidad a un mayor número de personas. Ello contribuye directamente a las prioridades de la Comisión en materia de empleo, crecimiento y Unión de la Energía.

El Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006¹, se adoptó como parte de un paquete legislativo junto con el Reglamento n.º 1071/2009, relativo al ejercicio de la profesión de transportista por carretera². Conjuntamente, estos dos Reglamentos establecen las condiciones de acceso a la profesión y al mercado en el sector del transporte de viajeros por carretera. Ambos Reglamentos contribuyen al correcto funcionamiento del mercado único del transporte por carretera, así como a su eficiencia y su competitividad.

El Reglamento (CE) n.º 1073/2009 establece las disposiciones aplicables a las empresas que deseen operar en el mercado internacional de transporte de viajeros por carretera y en mercados nacionales que no sean el mercado nacional de su Estado miembro de establecimiento (los denominados transportes de cabotaje). El Reglamento incluye disposiciones relativas a los documentos que dichas empresas deben recibir del Estado miembro de establecimiento (licencia comunitaria) y de la autoridad de autorización (autorización de servicio regular). Además, establece disposiciones relativas a las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las mencionadas obligaciones y disposiciones relativas a la cooperación entre Estados miembros.

Entre los años 2015 y 2017, se realizó una evaluación *ex post* del Reglamento³ y se llegó a la conclusión de que solo cumple parcialmente su objetivo inicial de promover los servicios de autocares y autobuses como alternativa sostenible al transporte particular en automóvil. Además, se concluyó que la apertura de los mercados nacionales a los servicios regulares de autocar y autobús genera un volumen de operadores considerable que, a su vez, introducen servicios internacionales, lo que se traduce en un mayor impacto en el número de rutas internacionales y en la frecuencia de los servicios que con legislación paneuropea exclusivamente. La mayor apertura de los mercados nacionales reforzará el desarrollo del mercado internacional de servicios regulares, además de las ventajas que ofrecerá a los

¹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

² DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

³ **SWD (2017) 361.**

viajeros que realicen desplazamientos nacionales. Los principales problemas que se detectaron fueron los obstáculos en los mercados nacionales que impiden el desarrollo de servicios interurbanos de autocares y autobuses y el reducido porcentaje de modos de transporte de viajeros sostenibles. La presente propuesta, que forma parte de las iniciativas de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT)⁴, pretende corregir estas carencias.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta forma parte de una revisión más amplia de la legislación sobre el transporte por carretera actualmente en curso. Está estrechamente relacionada con otros actos jurídicos vigentes relativos al transporte por carretera, en particular la legislación sobre el acceso a la profesión (Reglamento (CE) n.º 1071/2009), la legislación social (Reglamento (CE) n.º 561/2006⁵, Directiva 2002/15/EC⁶, Directiva 2006/22/EC⁷ y Reglamento (UE) 165/2014⁸), y la relativa a la «Euroviñeta» (Directiva 1999/62/CE⁹). Facilitar la prestación de servicios interurbanos de autocares y autobuses, como se sugiere en la presente propuesta, será más fácil considerando conjuntamente las normas sobre el mercado interior, las normas sociales y las relativas al desplazamiento de trabajadores con el objetivo de ofrecer unas condiciones laborales justas para los conductores y una competencia leal entre operadores.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta es plenamente coherente con la prioridad de la Comisión de crear un mercado interior más justo y más profundo. Con ella, se reforzará el mercado interior de las operaciones de transporte de viajeros por carretera que utilizan servicios de autocares y autobuses. También es acorde con los objetivos de movilidad de bajas emisiones y el objetivo de la Unión de la Energía de descarbonizar el transporte, así como con la política común de transportes presentada en el Libro Blanco de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹⁰. La propuesta creará nuevas oportunidades de negocio para los operadores del sector, con lo que incrementarán las oportunidades de empleo y crecimiento y las alternativas para los viajeros. Con la presente propuesta, también se reduce la carga normativa que recae sobre los transportistas de viajeros por carretera y se aclara el marco jurídico; dos de los objetivos del programa REFIT de la UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica del Reglamento y de la propuesta de modificación la constituye el Título VI («Transportes») del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en concreto su artículo 91 que dispone, entre otras cosas, que el Parlamento Europeo y el Consejo establecerán normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros, así como las condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro.

⁴ Iniciativa n.º 9, anexo 2, del Programa de trabajo de la Comisión para 2017.

⁵ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁶ DO L 80 de 23.03.2002, p. 35.

⁷ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

⁸ DO L 60 de 28.2.2014, p.1.

⁹ DO L 187 de 20.7.1999, p. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final de 28.3.2011.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La UE tiene competencias compartidas con los Estados miembros en el ámbito del transporte en virtud del artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. Sin embargo, las modificaciones de las normas vigentes solo puede hacerlas el propio legislador de la UE.

Además, el conjunto poco uniforme de normas para acceder a los mercados nacionales de los servicios de autocar y autobús limita la capacidad de los transportistas para establecer servicios en las redes paneuropeas de autocares y les imposibilita ofrecer su inclusión en otros servicios de autocares o modos de transporte. Los Estados miembros por sí solos no pueden introducir normas uniformes de acceso al mercado ni garantizar su coherencia y coordinación, tal como se requiere para la creación de un mercado interior único del transporte de viajeros por carretera. Por ello, resulta necesario establecer las normas a escala de la UE.

- **Proporcionalidad**

Como se indicaba en el punto 7.3 del informe de la evaluación de impacto, la propuesta es proporcionada respecto a los problemas que se han señalado y no va más allá de lo que es necesario para resolverlos. La propuesta contiene solo algunas modificaciones específicas del Reglamento que contribuyen a mejorar el marco jurídico actual en el que se enmarca el sector del transporte de viajeros por carretera en la UE y no introduce ningún requisito normativo adicional para las partes interesadas que no sea proporcionado a los problemas señalados.

- **Elección del instrumento**

Puesto que el acto jurídico que se modifica es un Reglamento, el acto modificador debe tener en principio la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones ex post / control de calidad de la legislación existente**

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión correspondiente a la evaluación *ex post* del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se ha adoptado con la presente propuesta¹¹.

Los principales problemas señalados son los siguientes:

- El sector de los autocares y autobuses interurbanos no ha conseguido crecer en una proporción comparable a la de otros modos de transporte, y su cuota modal ha seguido disminuyendo durante un largo período.
- Existen obstáculos en los mercados nacionales que impiden el desarrollo de los servicios interurbanos de autocar y autobús.
- Los servicios regulares internacionales de autocar y autobús, sin servicios interurbanos competitivos, constituyen una oferta menos atractiva para los usuarios.
- Los objetivos del Reglamento inicial no englobaban el problema de la discriminación en el acceso a las terminales.

¹¹ Véase la nota a pie de página 3.

- Los costes administrativos de entrada son excesivos.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las consultas de las partes interesadas efectuadas en la preparación de la presente propuesta han cumplido las normas mínimas al respecto recogidas en la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2002 [COM(2002) 704 final].

El proceso de consulta incluyó cinco actividades de consulta independientes. Se utilizaron métodos de consulta tanto abierta como específica, y diferentes herramientas de consulta.

En cuanto a la consulta abierta, se celebró una consulta en línea de 13 semanas (sobre la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto), que tuvo lugar entre el 14 de diciembre de 2016 y el 15 de marzo de 2017.

Los principales objetivos eran:

- ayudar a comprobar los problemas a los que se enfrenta el sector, tal como se describen en la evaluación *ex post*;
- validar los objetivos de las posibles intervenciones de regulación; así como
- recabar la opinión de las partes interesadas sobre la idoneidad de las intervenciones y las repercusiones previstas.

La consulta se compuso de dos cuestionarios: uno para el público general y otro más especializado para las principales partes interesadas. La Comisión recibió, en total, 171 contribuciones. Por un lado, 18 contribuciones al cuestionario general, de las cuales: 8 respuestas de ciudadanos/consumidores, 7 respuestas de empresas, 2 respuestas de organizaciones no gubernamentales y 1 respuesta de otros participantes. Por otro, 153 contribuciones al cuestionario especializado, de las cuales: 68 respuestas de empresas que participan en la cadena de transporte, 28 respuestas de autoridades no gubernamentales, 17 respuestas de trabajadores del sector del transporte de viajeros por carretera, 7 respuestas de autoridades reguladores, 3 respuestas de autoridades gubernamentales de la UE, 3 respuestas de cuerpos de seguridad, 1 respuesta de ciudadanos/consumidores, 1 respuesta del mundo académico y 25 respuestas de otros participantes.

Para la consulta específica, se envió un cuestionario detallado a las principales partes interesadas identificadas durante la fase inicial del estudio. Se elaboraron cuatro cuestionarios diferentes, cada uno de ellos adaptado a las características de la parte interesada, y se obtuvieron: 20 respuestas de ministerios/reguladores, 2 respuestas de organizaciones paneuropeas, 3 respuestas de operadores y 6 respuestas de asociaciones de operadores.

Se llevaron a cabo entrevistas para conocer más a fondo las experiencias de las partes interesadas, así como sus opiniones sobre las distintas medidas consideradas. Además, las entrevistas permitieron solicitar los datos cuantitativos necesarios para la evaluación de impacto. En todos los casos, se enviaron preguntas específicas previas y/o se solicitaron aclaraciones sobre la información facilitada en los cuestionarios. Se celebraron entrevistas con 6 ministerios/reguladores, 4 organizaciones paneuropeas, 4 operadores y 4 asociaciones de operadores.

Se llevó a cabo una encuesta de opinión pública del Eurobarómetro¹² sobre los servicios de autocares en la que se consultó a ciudadanos en la EU-28. Se realizaron 27 901 encuestas entre el 18 y el 27 de marzo de 2017 que tuvieron por objeto recabar las opiniones de los europeos en torno a una serie de cuestiones relativas a su satisfacción con los servicios actuales de autocares en su Estado miembro y las razones por las que los usan o no. Las principales conclusiones del estudio son las siguientes:

- En toda la UE, solo una minoría de los encuestados utilizan los servicios de autocares, frente a seis de cada diez (64 %), que afirman no utilizarlos nunca para sus desplazamientos dentro del territorio nacional.
- El argumento más frecuente a favor del uso de los servicios de autocares es su bajo precio (33 %).
- Según la información recabada, los medios más habituales para hacer más probable que quienes no utilizan los servicios de autocares comiencen a utilizarlos son: no disponer de automóvil (37 %), reducir las tarifas (26 %) y ampliar la red de rutas y estaciones (11 %).

Durante la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto, se organizaron distintos seminarios para las partes interesadas, así como encuentros y otros eventos.

La información recabada gracias a la consulta confirmó la existencia de los principales problemas detectados durante la evaluación *ex post*.

En cuanto a las posibles intervenciones de regulación, todas las partes interesadas mostraron su firme respaldo para que se aborde la discriminación en la concesión del acceso a las terminales. Hubo distintas reacciones en torno a las posibles medidas estratégicas que pueden adoptarse para eliminar las restricciones de acceso a los mercados interurbanos nacionales, con algunos grupos de partes interesadas favorables al cambio y otros reacios a él. Los grupos que representan a los operadores, los operadores y los trabajadores de la industria tienden a apoyar en mayor medida los marcos comunes, mientras que algunos organismos gubernamentales, reguladores y organizaciones no gubernamentales hacen hincapié en la necesidad de establecer medidas de acceso al mercado que tengan en cuenta las circunstancias de los distintos Estados miembros y ofrezcan protección a los contratos de servicios públicos.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Un contratista externo colaboró con el estudio de apoyo para la evaluación de impacto que se concluyó en agosto de 2017¹³.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta está respaldada por una evaluación de impacto, examinada por el Comité de Control Reglamentario (en lo sucesivo, «el Comité») en dos ocasiones. La propuesta recibió primero un dictamen negativo, el 24 de julio de 2017, seguido de un dictamen positivo con reservas, el 13 de septiembre de 2017. En la versión revisada de la evaluación de impacto, se abordaron todas las observaciones del Comité. Como se recoge en el anexo 1 del informe de la evaluación de impacto, las reservas se resolvieron de la siguiente manera:

¹² Véase https://data.europa.eu/euodp/es/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

¹³ Véase la nota a pie de página 3.

- Se han reforzado los argumentos para dejar clara la necesidad de tomar medidas a escala de la UE.
- Se ha reestructurado y revisado la definición de los problemas para tener en cuenta el reducido porcentaje de modos de transporte sostenibles.
- Se han revisado los objetivos generales. Hay dos objetivos generales que son complementarios y no se excluyen mutuamente.
- Se han descrito las posibles respuestas a la introducción de servicios comerciales y las repercusiones previstas en los contratos de servicios públicos, y se han incluido los modelos de contrato utilizados habitualmente para conectar las zonas rurales.
- Se han incluido las diferencias nacionales en los sectores vial y ferroviario.
- Se ha introducido información adicional sobre las terminales, y se ha aclarado que la evaluación de impacto está centrada en el acceso equitativo a las terminales.

La evaluación de impacto tuvo en cuenta dos bloques de paquetes de medidas.

- El primero se centraba en los problemas de «Costes administrativos de entrada excesivos» y «Acceso restringido a los mercados interurbanos nacionales».
- El segundo se centraba en el problema del «Acceso restringido a las estructuras fundamentales».

Los problemas asociados con el acceso al mercado y los problemas asociados con el acceso a las terminales no están interrelacionados y el alcance geográfico de sus repercusiones es diferente en cada caso. En concreto, restricciones de acceso al mercado importantes solo se aplican en catorce Estados miembros, mientras que el problema del acceso discriminatorio a las terminales existe en toda la EU-28. En ambos bloques, los paquetes de medidas se establecieron de forma que reflejaran el nivel creciente de intervención reguladora y de impactos previstos.

El primer paquete de medidas permite el acceso al mercado a los servicios regulares con la posibilidad de denegar una autorización si se ve comprometida la estabilidad económica de un contrato de servicio público existente.

El segundo paquete de medidas ofrece a los Estados miembros la posibilidad de denegar una autorización si la estabilidad económica de un contrato de servicio público existente se ve comprometida debido a la propuesta de un nuevo servicio de transporte de viajeros en distancias inferiores a 100 km en línea recta.

El tercer paquete de medidas elimina el procedimiento de autorización para los servicios regulares de transporte de viajeros en distancias iguales o superiores a 100 km en línea recta.

El cuarto paquete de medidas insta a los operadores y administradores de terminales a que faciliten el acceso a los transportistas que exploten servicios regulares en condiciones justas y razonables y sin discriminación entre los distintos operadores.

El quinto paquete de medidas incluye normas sobre la igualdad de acceso que exigen a los operadores y administradores de terminales a facilitar el acceso a los transportistas que

exploten servicios regulares en condiciones justas y razonables y sin discriminación entre los distintos operadores.

Mediante la evaluación se concluyó que la mejor opción es la combinación de los paquetes de medidas segundo y quinto. En conjunto, se considera que es la combinación más eficaz y se calcula que generaría un ahorro administrativo para las empresas y administraciones de en torno a 1 560 millones EUR en la EU-28 durante el período de evaluación (2015-2035). Además, tendría efectos positivos en el propio transporte, al generar un incremento de la actividad de transporte en autocar de más del 11 % en 2030 con relación al escenario de referencia, y un incremento de la distribución modal correspondiente de casi un punto porcentual. Mejoraría la conectividad de los grupos sociales más desfavorecidos en 62 000 millones de plazas por kilómetro en 2030, al tiempo que generaría 85 000 puestos de empleo y contribuiría a reducir los costes derivados de los accidentes en 2 800 millones EUR en la EU-28 durante el período de evaluación. Igualmente, tendría un efecto positivo en el medio ambiente con un ahorro neto acumulado de 183 millones EUR en los costes derivados de las emisiones de CO₂ y un ahorro neto acumulado de 590 millones EUR en los costes derivados de la contaminación atmosférica en la EU-28. Se espera que esta opción genere una transición limitada del transporte ferroviario al transporte por carretera, y que dé lugar a un descenso en la cuota modal del ferrocarril de 0,4 puntos porcentuales en 2030 con relación al escenario de referencia (del 8,4 % al 8 %), con una pérdida de ingresos para los contratos de servicios públicos ferroviarios del 1,4 % y un aumento de las ayudas para los contratos de servicios públicos de autocares de menos del 1 %. Ello no empeoraría la sostenibilidad de los contratos de servicios públicos en las zonas urbanas remotas.

La propuesta se ajusta a la opción preferida en la evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta persigue el objetivo del programa REFIT de mejorar la eficacia y reducir la carga normativa para las empresas. Para ello, resulta fundamental la agilización del procedimiento de autorización limitando el número de motivos para denegar estas autorizaciones a las nuevas líneas de autocares. El procedimiento de autorización es más simple y transparente, lo que efectivamente reduce los obstáculos para acceder al mercado por primera vez. Los operadores se benefician porque, al haber menos motivos para denegar las autorizaciones, aumenta la certidumbre a la hora de evaluar la viabilidad de una nueva línea. La mejora del acceso a las terminales reducirá los plazos para que las empresas obtengan dicho acceso y permitirá a estas últimas que aceleren la puesta en marcha de nuevas líneas afianzando los ingresos marginales más rápidamente. Finalmente, al desaparecer la hoja de ruta, los transportistas tendrán una menor carga de trabajo administrativo.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea¹⁴.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

¹⁴ Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DO C 326 de 26.10.2012, p. 391).

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión supervisará y evaluará la aplicación y eficacia del Reglamento. La Comisión presentará un informe sobre la aplicación y los efectos del presente Reglamento a más tardar cinco años después de su entrada en vigor. Con la liberalización de los mercados nacionales de servicios regulares de autocar y autobús, se espera que el presente Reglamento contribuya a mejorar el funcionamiento del mercado del transporte de viajeros por carretera. La información pertinente se solicitará a las autoridades nacionales competentes y, mediante una encuesta, a los operadores del transporte de viajeros por carretera.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Los principales elementos de la propuesta son los siguientes:

Capítulo I – DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 – Ámbito de aplicación

Actualmente, el artículo 1, apartado 4, engloba los servicios nacionales de transporte de viajeros por carretera por cuenta ajena explotados con carácter temporal por un transportista no residente comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento. Se propone modificar esta disposición a fin de englobar en el ámbito de aplicación del Reglamento todos los servicios regulares prestados por cuenta ajena y explotados por un transportista no residente.

Artículo 2 – Definiciones

Se propone modificar el apartado 2 para aclarar que los servicios urgentes deben considerarse servicios regulares.

Se propone modificar el apartado 7 para actualizar la definición tras la liberalización de los servicios regulares nacionales.

Se propone incluir nuevas definiciones de «terminal» y «operador de terminales». Dichas definiciones son el precursor necesario para regular el acceso a las terminales.

Se propone añadir una nueva definición de «alternativa viable» para aclarar qué otra(s) terminal(es) debe señalar un operador de terminales al transportista cuando deniega el acceso a su propia terminal.

Artículo 3 *bis* – Organismo regulador

Se propone añadir un nuevo artículo que exija a los Estados miembros que designen un organismo regulador independiente de cualquier otra autoridad pública. El objetivo de este requisito es evitar cualquier conflicto de interés cuando un organismo regulador esté realizando un análisis económico para determinar si la estabilidad económica de un contrato de servicio público se ve comprometida, o cuando actúe como instancia de recurso en lo referente al acceso a las terminales. El organismo designado podrá ser un organismo nuevo o existente. Los procedimientos establecidos para nombrar al personal deben contribuir a su independencia. El organismo debe ser capaz de obtener la información requerida y de aplicar sus decisiones mediante sanciones adecuadas. Finalmente, el tamaño del organismo regulador de cada Estado miembro debe ser proporcional al nivel de las actividades de transporte de viajeros en el mismo Estado miembro.

Capítulo II – LICENCIA COMUNITARIA Y ACCESO AL MERCADO

Artículo 5 – Acceso al mercado

Se propone eliminar el párrafo quinto del artículo 5, apartado 3, ya que se considera que el requisito de comunicar los nombres de los transportistas y de los puntos de transbordo a las autoridades competentes ha quedado obsoleto y genera una carga administrativa innecesaria.

Artículo 5 *bis* – Acceso a las terminales

Se propone añadir un nuevo artículo en el que se establezca la obligación de respetar los derechos de acceso de los transportistas a las terminales en condiciones justas, equitativas, no discriminatorias y transparentes para la prestación de servicios regulares. Deben publicarse los requisitos de acceso a las terminales.

Artículo 5 *ter* – Procedimiento para conceder el acceso a las terminales

Se propone añadir un nuevo artículo que establezca el procedimiento de acceso a las terminales. Solo será posible rechazar las solicitudes de acceso en caso de que no haya capacidad suficiente en la terminal. Las decisiones relativas a las solicitudes de acceso deben tomarse en el plazo de dos meses e incluir una exposición de motivos pertinente. Los transportistas podrán recurrir las decisiones ante el organismo regulador. Las decisiones de este organismo deben ser vinculantes.

Capítulo III – SERVICIOS REGULARES SUJETOS A AUTORIZACIÓN

Artículo 8 – Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta

Se modifica el artículo 8 para prever un procedimiento de autorización para los servicios regulares de transporte internacional de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta. Las autoridades de autorización deben recabar el acuerdo de otros Estados miembros en los que se recojan y depositen viajeros y se ofrezcan transportes en distancias inferiores a 100 kilómetros. Las autorizaciones se concederán salvo que esté justificado denegarlas por motivos claramente especificados. Si las autoridades competentes no pueden llegar a un acuerdo sobre la autorización, el asunto podrá remitirse a la Comisión. La Comisión debe tomar una decisión que resultará de aplicación hasta que la autoridad de autorización adopte su decisión.

Artículo 8 *bis* – Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros en distancias iguales o superiores a 100 kilómetros en línea recta

Se modifica el artículo 8 *bis* para prever un procedimiento de autorización para los servicios regulares internacionales de transporte de viajeros en distancias de 100 kilómetros en línea recta. Denegar un nuevo servicio no puede justificarse so pretexto de que la estabilidad económica de un contrato servicio público se vea comprometida.

Artículo 8 *ter* – Procedimiento de autorización de los servicios regulares nacionales

Se propone añadir un artículo 8 *ter* para prever un procedimiento de autorización para los servicios regulares nacionales. La autorización de un nuevo servicio de transporte de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta puede denegarse si se ve

comprometida la estabilidad económica de un contrato de servicio público. Debido a las diferentes maneras en que los Estados miembros organizan los distintos modos de transporte público en su territorio y las diferentes circunstancias geográficas de dichos Estados, el límite de distancia puede aumentarse a 120 kilómetros si el nuevo servicio propuesto se presta entre un punto de partida y un punto de destino que ya son objeto de más de un contrato de servicio público.

Artículo 8 *quater* – Decisiones de las autoridades de autorización

Se propone añadir el artículo 8 *quater* para concretar las decisiones de los órganos de autorización. El artículo establece que las autoridades de autorización concedan autorizaciones y autorizaciones con restricciones o que las denieguen, y exige que las decisiones relativas a las autorizaciones denegadas o a la concesión de autorizaciones con restricciones se justifiquen. El artículo establece los motivos por los que puede rechazarse una solicitud.

Artículo 8 *quinquies* – Limitación del derecho de acceso

Se propone añadir el artículo 8 *quinquies* para prever un procedimiento de protección de los contratos de servicios públicos. Los Estados miembros pueden rechazar solicitudes de autorización si se ve comprometida la estabilidad económica de un contrato de servicio público. Solo las partes interesadas especificadas podrán solicitar al organismo regulador que lleve a cabo un análisis económico. El organismo regulador puede determinar si puede concederse la autorización, si puede concederse sujeta a determinadas condiciones, o si debe denegarse. Las conclusiones de este organismo deben ser vinculantes.

Capítulo IV – SERVICIOS REGULARES ESPECIALES EXENTOS DE AUTORIZACIÓN

Artículo 12 – Documentos de control

Se propone suprimir el artículo 12, apartados 1 a 5, para eliminar la hoja de ruta como documento de control de los servicios discrecionales. Con ello desaparecerá una carga administrativa innecesaria.

Artículo 13 – Excursiones locales

Se propone suprimir el artículo 13, ya que las excursiones locales quedan liberalizadas en virtud del artículo 15 y el presente artículo es, por tanto, innecesario.

Capítulo V - CABOTAJE

Artículo 15 – Transportes de cabotaje autorizados

Se propone modificar el presente artículo para especificar que se han suprimido el requisito de que los servicios regulares se presten como parte de un servicio regular internacional y la prohibición de que los transportes de cabotaje en forma de servicios regulares se desarrollen independientemente de un servicio regular. Las excursiones locales constituyen un transporte de cabotaje autorizado y se contemplan en el apartado b).

Artículo 17 – Documentos de control para los transportes de cabotaje

Se propone suprimir el artículo 17 para eliminar el requisito de las hojas de ruta en los transportes de cabotaje en forma de servicios discrecionales. En el artículo 12, apartado 6, se detallan los documentos de control de los servicios regulares especiales.

Capítulo VI – CONTROLES Y SANCIONES

Artículo 19 – Controles en carretera y en las empresas

Se propone especificar en el artículo 19, apartado 2, que los transportistas que efectúen transportes de cabotaje en forma de servicios regulares deben permitir los controles, puesto que la explotación de estos servicios se autorizará de forma independiente de la explotación del transporte internacional de viajeros.

Capítulo VII – APLICACIÓN

Artículo 28 – Informes

Se propone establecer obligaciones en materia de presentación de informes a fin de que la Comisión disponga de información coherente y fiable de los distintos Estados miembros que le permita supervisar y evaluar la aplicación y eficacia de la legislación. El nuevo apartado 5 propuesto establece que la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo en los cinco años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento la medida en que este último ha contribuido a mejorar el funcionamiento del mercado del transporte de viajeros por carretera.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La aplicación del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ ha puesto de manifiesto que los operadores de los mercados nacionales se enfrentan a obstáculos para desarrollar servicios interurbanos de autocares. Además, los servicios de transporte de viajeros por carretera no han seguido el ritmo de las necesidades cambiantes de los ciudadanos en lo que se refiere a la disponibilidad y la calidad, y los modos de transporte sostenibles siguen contando con una cuota modal reducida. Como consecuencia, algunos grupos de ciudadanos se encuentran en desventaja en lo que se refiere a la disponibilidad de los servicios de transporte de viajeros, y han aumentado los accidentes en carretera, las emisiones y los atascos debido al mayor uso del automóvil.
- (2) A fin de garantizar un marco coherente en toda la Unión para el transporte interurbano de viajeros mediante servicios regulares de autocares y autobuses, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 ha de aplicarse a todo transporte interurbano efectuado mediante servicios regulares. Por consiguiente, debe ampliarse el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.
- (3) Debe designarse en cada Estado miembro un organismo regulador independiente e imparcial, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado del transporte de viajeros por carretera. El organismo también puede encargarse de otros sectores regulados como el ferroviario, el de la energía o las telecomunicaciones.

¹⁵ DO C de , p. .

¹⁶ DO C de , p. .

¹⁷ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

- (4) Las operaciones de servicios regulares comerciales no deben afectar a la estabilidad económica de los contratos de servicios públicos existentes. Por ello, el organismo regulador debe estar en posición de efectuar un análisis económico objetivo para velar por que así sea.
- (5) Los servicios regulares en forma de transportes de cabotaje han de estar sujetos a la posesión de una licencia comunitaria. Para facilitar el control real de estos servicios por parte de los cuerpos de seguridad, deben aclararse las normas relativas a la expedición de licencias comunitarias.
- (6) A fin de garantizar la competencia leal en el mercado, los operadores de servicios regulares deben obtener derechos de acceso a las terminales en condiciones justas, equitativas, no discriminatorias y transparentes. Los recursos contra las decisiones que denieguen o restrinjan el acceso deben presentarse ante el organismo regulador.
- (7) Si bien se mantiene la autorización de los servicios regulares, deben adaptarse algunas normas relativas al procedimiento para obtenerla.
- (8) La autorización de servicios regulares nacionales e internacionales debe estar sujeta a un procedimiento de autorización. La autorización debe concederse, salvo que existan motivos específicos para denegarla atribuibles al solicitante o que el servicio pueda afectar a la estabilidad económica de un contrato de servicio público. Debe introducirse un límite de distancia para garantizar que las operaciones de servicios regulares comerciales no afecten a la estabilidad económica de los contratos de servicios públicos existentes. En el caso de las rutas que ya estén siendo explotadas en virtud de más de un contrato de servicio público, debe poder aumentarse dicho límite.
- (9) Los transportistas no residentes deben ser capaces de efectuar servicios regulares nacionales en las mismas condiciones que los transportistas residentes.
- (10) Deben simplificarse en la medida de lo posible las formalidades administrativas, sin renunciar por ello a los necesarios controles y sanciones que permitan garantizar la correcta aplicación y el efectivo cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1073/2009. La hoja de ruta representa una carga administrativa innecesaria y, por tanto, debe suprimirse.
- (11) Las excursiones locales constituyen un transporte de cabotaje autorizado y se les aplican las normas generales sobre el cabotaje. Por consiguiente, debe suprimirse el artículo relativo a las excursiones locales.
- (12) Dada la importancia de la aplicación efectiva del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las normas relativas a los controles en carretera y en las empresas deben modificarse para incluir los transportes de cabotaje.
- (13) En la medida en que el presente Reglamento armoniza las normas de los mercados nacionales relativas a los servicios regulares de autobuses y autocares y el acceso a las terminales, los Estados miembros no están en medida de cumplir plenamente sus objetivos, en particular en lo referente a la promoción de la movilidad interurbana y el aumento de la distribución modal de los modos de transporte de viajeros sostenibles. Por tanto, la UE puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos.
- (14) Con el objetivo de tener en cuenta los progresos técnicos y los avances del mercado, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el

artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de que modifique los anexos I y II del Reglamento (CE) 1073/2009, así como para complementar dicho Reglamento con medidas relativas al formato de los certificados de las operaciones de transporte por cuenta propia, el formato de las solicitudes de autorización y de las propias autorizaciones, el procedimiento y los criterios que deben seguirse para determinar si un servicio propuesto puede afectar a la estabilidad económica de un contrato de servicio público, y las obligaciones de información de los Estados miembros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016¹⁸. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y los expertos del Parlamento Europeo y del Consejo han de tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(15) Procede, por lo tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (CE) n.º 1073/2009.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El presente Reglamento se aplicará a los servicios nacionales de transporte de viajeros por carretera por cuenta ajena explotados por un transportista no residente, con arreglo a lo dispuesto en el capítulo V.».
- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. «servicios regulares»: los servicios que aseguren el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, bien sea sin paradas intermedias, bien recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas;»;
 - b) el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. «transportes de cabotaje»: los servicios nacionales de transporte de viajeros por carretera efectuados por cuenta ajena en un Estado miembro de acogida;»;
 - c) se añaden los puntos 9 a 11 siguientes:

«9. «terminal»: toda instalación con una superficie mínima de 600 m², que ponga plazas de aparcamiento a disposición de los autocares y autobuses para recoger y depositar a los viajeros;

10. «operador de terminales»: toda entidad responsable de conceder acceso a una terminal;

11. «alternativa viable»: otra terminal económicamente viable para el transportista, que le permita efectuar el servicio de transporte de viajeros de que se trate.».

¹⁸ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- 3) Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 *bis* siguiente:

«Artículo 3 bis

Organismo regulador

1. Cada Estado miembro designará un único organismo regulador nacional del sector del transporte de viajeros por carretera. Dicho organismo será una autoridad imparcial jurídicamente distinta e independiente de cualquier otra entidad pública o privada en lo relativo a las cuestiones organizativas, funcionales, jerárquicas y de toma de decisiones. Además, será independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público.

El organismo regulador podrá encargarse de otros sectores regulados.

2. El organismo regulador del sector del transporte de viajeros por carretera tendrá la capacidad organizativa necesaria en lo relativo a los recursos humanos y otro tipo de recursos. Esta capacidad será proporcional a la importancia de dicho sector en el Estado miembro de que se trate.

3. El organismo regulador se encargará de:

- a) efectuar análisis económicos para determinar si un nuevo servicio propuesto afectaría a la estabilidad económica de un contrato de servicio público;
- b) recabar y facilitar información sobre el acceso a las terminales; y
- c) resolver los recursos contra las decisiones de los operadores de terminales.

4. En el ejercicio de sus tareas, el organismo regulador podrá solicitar información pertinente a las autoridades competentes, los operadores de terminales, los solicitantes de autorizaciones o cualquier otro tercero afectado en el territorio del Estado miembro en cuestión.

La información solicitada se facilitará en un plazo razonable establecido por el organismo regulador y no superior a un mes. En casos justificados, el organismo regulador podrá ampliar el plazo para presentar la información en dos semanas adicionales como máximo. El organismo regulador deberá ser capaz de garantizar el cumplimiento de las solicitudes de información mediante sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias.

5. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial. Este recurso podrá tener efecto suspensivo solo cuando el efecto inmediato de la decisión del organismo regulador pueda provocar daños irreversibles o manifiestamente excesivos al recurrente. Esta disposición no prejuzgará los poderes otorgados constitucionalmente al órgano jurisdiccional que conozca del recurso en el Estado miembro de que se trate.

6. Se harán públicas las decisiones que tome el organismo regulador.».

- 4) El artículo 4 se modifica como sigue:

- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La realización de transportes internacionales de viajeros y de transportes de cabotaje con autocares y autobuses estará supeditada a la posesión de una licencia

comunitaria expedida por las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento.»;

b) en el apartado 2, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 para modificar los anexos I y II con el fin de adaptarlos al progreso técnico.».

5) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) en el apartado 3, se suprime el párrafo quinto;

b) en el apartado 5, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 que establezcan el formato de los certificados.».

6) Se inserta el artículo 5 *bis* siguiente:

«Artículo 5 bis

Acceso a las terminales

1. Los operadores de terminales concederán a los transportistas el derecho de acceso a la terminal para explotar servicios regulares incluyendo todas las facilidades y servicios que se presten en la misma en condiciones justas, equitativas, no discriminatorias y transparentes.

2. Los operadores de terminales procurarán admitir todas las solicitudes de acceso con el objetivo de asegurar un uso óptimo de las terminales.

Las solicitudes de acceso solo podrán rechazarse en caso de que no haya capacidad suficiente.

Cuando un operador de terminales rechace una solicitud de acceso, ofrecerá alguna alternativa viable.

3. Los operadores de terminales publicarán al menos la siguiente información en dos o más lenguas oficiales de la Unión:

a) una lista en la que se enumeren los servicios prestados, así como los precios de dichos servicios;

b) las normas para programar la adjudicación de capacidad;

c) el horario y la adjudicación de capacidad vigentes.

Previa solicitud, el operador de la terminal y el organismo regulador facilitarán esta información de manera gratuita en formato electrónico y, cuando dispongan de un sitio web, la publicarán en este último.

La información se mantendrá actualizada y se modificará cuando proceda.».

7) Se inserta el artículo 5 *ter* siguiente:

«Artículo 5 ter

Procedimiento para conceder el acceso a las terminales

1. Todo transportista que desee obtener acceso a una terminal presentará una solicitud al operador de la misma.

2. En caso de que no sea posible conceder el acceso conforme a lo requerido en la solicitud, el operador de la terminal consultará a todos los transportistas interesados con el objetivo de dar cabida a esta última.

3. El operador de la terminal tomará su decisión sobre toda solicitud de acceso a una terminal en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que el transportista la haya presentado. Las resoluciones relativas al acceso deberán motivarse.

4. Los solicitantes podrán recurrir las decisiones de los operadores de terminales. Los recursos se presentarán ante el organismo regulador.

5. Cuando el organismo regulador conozca del recurso contra la decisión de un operador de terminales, adoptará una decisión motivada en un plazo determinado y, en cualquier caso, en un plazo de tres semanas desde la recepción de toda la información pertinente.

La decisión sobre el recurso que tome este organismo será vinculante. El organismo regulador podrá velar por su cumplimiento mediante sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias.

La decisión únicamente estará sujeta a revisión judicial.».

7) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la primera frase del párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La autorización se expedirá a nombre del transportista, en papel o formato electrónico, y será intransferible.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. «La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 que establezcan el formato de las autorizaciones.»;

8) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Las solicitudes de autorización de servicios regulares se presentarán a la autoridad de autorización en papel o formato electrónico.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 que establezcan el formato de las solicitudes.»;

9) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta

1. La autorización se expedirá previo acuerdo de las autoridades competentes de todos aquellos Estados miembros en cuyo territorio se recojan o depositen viajeros y se ofrezcan transportes en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta. En el plazo de dos semanas desde la recepción de la solicitud, la autoridad expedidora enviará a dichas autoridades competentes una copia de esta última, acompañada de copias de toda la documentación pertinente, solicitándoles su acuerdo. Al mismo tiempo, la autoridad

expedidora enviará dichos documentos a las autoridades competentes de otros Estados miembros cuyo territorio se atravesase, a los efectos informativos.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado darán a conocer su decisión a la autoridad expedidora en un plazo de tres meses. Este plazo empezará a correr a partir de la fecha de recepción de la solicitud de acuerdo que figure en el acuse de recibo. En caso de que las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado estén en contra, deberán exponer los motivos de su desacuerdo.

Si las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado no responden dentro del plazo previsto en el párrafo primero, se considerará que dichas autoridades dan su acuerdo.

3. La autoridad expedidora resolverá en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud.

4. La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos enumerados en las letras a) a d) del artículo 8 *quater*, apartado 2).

5. Si alguna de las autoridades competentes no está de acuerdo con la autorización, el asunto podrá ser remitido a la Comisión en el plazo de dos meses a partir de la recepción de su respuesta.

6. Previa consulta a los Estados miembros de las autoridades competentes que hayan manifestado su desacuerdo, la Comisión tomará una decisión en el plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la comunicación de la autoridad expedidora. La decisión entrará en vigor a los treinta días de su notificación a los Estados miembros afectados.

7. La decisión de la Comisión resultará de aplicación hasta el momento en que los Estados miembros alcancen un acuerdo y la autoridad expedidora adopte una decisión sobre la solicitud.

10) Se añaden los artículos 8 *bis* a 8 *quinqüies* siguientes:

«Artículo 8 bis

Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros en distancias iguales o superiores a 100 kilómetros en línea recta

1. La autoridad expedidora resolverá en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud.

2. La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos enumerados en las letras a) a c) del artículo 8 *quater*, apartado 2.

3. La autoridad expedidora facilitará a las autoridades competentes de los Estados miembros en cuyo territorio se recojan o depositen viajeros, así como a las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo territorio se atravesase sin recoger ni depositar viajeros, junto con su valoración, una copia de la solicitud y de todos los demás documentos pertinentes, a efectos informativos.

Artículo 8 ter

Procedimiento de autorización de los servicios regulares nacionales

1. La autoridad expedidora resolverá en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud. Este plazo podrá ampliarse a cuatro meses cuando se requiera un análisis de conformidad con el artículo 8 *quater*, apartado 2, letra d).

2. La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos enumerados en las letras a) a c) del artículo 8 *quater*, apartado 2, y si el servicio realiza el transporte de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta, artículo 8 *quater*, apartado 2, letra d).

3. La distancia a que se hace referencia en el apartado 2 puede ampliarse a 120 kilómetros si el servicio regular que se prevé introducir se presta entre un punto de destino y un punto de llegada que ya son objeto de más de un contrato de servicio público.

Artículo 8 quater

Decisiones de las autoridades expedidoras de la autorización

1. De conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 8, 8 *bis* y 8 *ter*, la autoridad expedidora concederá la autorización o la autorización con restricciones, o rechazará la solicitud. La autoridad expedidora informará de su decisión a todas las autoridades competentes a que se refiere el artículo 8, apartado 1.

2. Las decisiones de denegación de una solicitud o de concesión de una autorización con restricciones deberán motivarse.

La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos siguientes:

a) el solicitante no está en condiciones de explotar el servicio objeto de la solicitud con el material de que dispone directamente;

b) el solicitante no ha respetado la normativa nacional o internacional sobre transporte por carretera y, en particular, las condiciones y exigencias relativas a las autorizaciones para los servicios de transporte internacional de viajeros, o ha cometido una infracción grave de la legislación sobre transporte por carretera de la Unión, y en particular de las normas aplicables a los vehículos y a los períodos de conducción y de descanso de los conductores;

c) en el caso de una solicitud de renovación de la autorización, no se han respetado las condiciones de la autorización;

d) un organismo regulador ha determinado, sobre la base de un análisis económico objetivo, que el servicio pondría en riesgo la estabilidad económica de un contrato de servicio público.

Las autoridades expedidoras no rechazarán una solicitud solo por el hecho de que el transportista ofrezca precios inferiores a los que ofrecen otros transportistas por carretera o de que el trayecto de que se trate ya esté siendo explotado por otros transportistas por carretera.

3. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas por la autoridad expedidora puedan ser objeto de recurso judicial. Este recurso podrá tener efecto suspensivo solo cuando el efecto inmediato de la decisión de la autoridad expedidora pueda provocar daños irreversibles o manifiestamente

excesivos al recurrente. Esta disposición no prejuzgará los poderes otorgados constitucionalmente al órgano jurisdiccional que conozca del recurso en el Estado miembro de que se trate.

Artículo 8 quinquies

Restricciones del derecho de acceso

1. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso al mercado internacional y nacional de los servicios regulares si el servicio regular propuesto realiza transportes de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta y en caso de que el servicio pueda poner en riesgo la estabilidad económica de un contrato de servicio público.

2. Las autoridades competentes que hayan adjudicado un contrato de servicio público o los operadores de servicios públicos que ejecuten dicho contrato podrán solicitar al organismo regulador que realice un análisis para determinar si la estabilidad económica del contrato de servicio público se vería afectada.

El organismo regulador examinará la solicitud y decidirá si llevar a cabo el análisis económico. Informará a las partes interesadas de su decisión.

3. Cuando el organismo regulador efectúe un análisis económico, informará a todas las partes interesadas de los resultados de dicho análisis y de sus conclusiones en el plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. El organismo regulador podrá determinar si debe concederse la autorización, si debe concederse sujeta a determinadas condiciones, o si debe denegarse.

Las conclusiones de este organismo serán vinculantes para las autoridades expedidoras.

4. Las autoridades competentes y los operadores de servicios públicos facilitarán al organismo regulador la información necesaria a los efectos de los apartados 2 y 3.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 que establezcan el procedimiento y los criterios que deben seguirse para aplicar el presente artículo.».

- 11) En el artículo 9, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
«Los artículos 8, 8 *bis*, 8 *ter* y 8 *quater* serán aplicables, *mutatis mutandis*, a las solicitudes de renovación de autorizaciones o de modificación de las condiciones en que se deben explotar los servicios sujetos a autorización.».
- 12) El título del capítulo IV se sustituye por el texto siguiente:
«SERVICIOS REGULARES ESPECIALES EXENTOS DE AUTORIZACIÓN»
- 13) En el artículo 12, se suprimen los apartados 1 a 5.
- 14) Se suprime el artículo 13.
- 15) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Transportes de cabotaje autorizados

Los transportes de cabotaje se admitirán para los siguientes servicios:

- a) los servicios regulares especiales explotados temporalmente, a condición de que estén amparados por un contrato celebrado entre el organizador y el transportista;
- b) los servicios discrecionales explotados temporalmente;
- c) los servicios regulares explotados de conformidad con el presente Reglamento.».

16) Se suprime el artículo 17.

17) En el artículo 19, apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los transportistas que realicen transportes de cabotaje o presten servicios de transporte internacional de viajeros en autocar y autobús permitirán que se realicen controles destinados a garantizar que los servicios se llevan a cabo correctamente, en particular en lo que se refiere a los períodos de conducción y descanso de los conductores.».

18) El artículo 20, se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 20

Asistencia mutua

1. Los Estados miembros colaborarán entre ellos a la hora de aplicar y supervisar el presente Reglamento. Además, intercambiarán información a través de los puntos de contacto nacionales según lo previsto en el artículo 18 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

2. Los organismos reguladores cooperarán cuando efectúen análisis económicos para determinar si los servicios regulares propuestos pondrían en riesgo un contrato de servicio público de explotación internacional de servicios públicos de transporte. La autoridad expedidora consultará a los organismos reguladores de todos los demás Estados miembros en los que se preste el servicio regular internacional de que se trate y, cuando proceda, les solicitará toda la información necesaria para tomar la decisión de autorización.».

19) El artículo 26 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 26

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 4, apartado 2, el artículo 5, apartado 5, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 2, el artículo 8 *quinquies*, apartado 5, y el artículo 28, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 2, el artículo 5, apartado 5, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 2, el artículo 8 *quinquies*, apartado 5, y el artículo 28, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 2, del artículo 5, apartado 5, del artículo 6, apartado 4, del artículo 7, apartado 2, del artículo 8 *quinquies*, apartado 5, y del artículo 28, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

20) El artículo 28 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 28

Informes

1. Cada año, el 31 de enero a más tardar, y por primera vez el 31 de enero de [...*el primer mes de enero después de la entrada en vigor del presente Reglamento*], los Estados miembros comunicarán a la Comisión el número de autorizaciones de servicios regulares expedidas el año anterior y el número total de autorizaciones de servicios regulares vigentes el 31 de diciembre de ese mismo año. Dicha información se facilitará desglosada por Estado miembro de destino del servicio regular. Los Estados miembros comunicarán también a la Comisión los datos relativos a los transportes de cabotaje en forma de servicios regulares especiales y servicios discrecionales, efectuados durante el año anterior por los transportistas residentes.

2. Cada año, el 31 de enero a más tardar, y por primera vez el 31 de enero de [...*el primer mes de enero después de la entrada en vigor del presente Reglamento*], las autoridades competentes del Estado miembro de acogida facilitarán a la Comisión estadísticas sobre el número de autorizaciones expedidas el año anterior para los transportes de cabotaje en forma de servicios regulares a que se refiere el artículo 15, letra c).

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 para determinar el formato del cuadro que debe usarse para comunicar las estadísticas previstas en los apartados 1 y 2 y los datos que deben facilitarse.

4. Cada año, el 31 de enero a más tardar, y por primera vez el 31 de enero de [...*el primer mes de enero tras la entrada en vigor del presente Reglamento*], los Estados miembros informarán a la Comisión del número de transportistas titulares de una licencia comunitaria desde el 31 de diciembre de año anterior y el número de copias auténticas correspondientes a los vehículos que estuvieran en circulación en dicha fecha.

5. A más tardar el [introducir la fecha calculada correspondiente a un plazo de cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a la aplicación del presente Reglamento. El informe incluirá información sobre la medida en que el presente Reglamento ha contribuido a mejorar el funcionamiento del mercado del transporte de viajeros por carretera.».».

Artículo 2

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del [XX].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente