

CUARTO PAQUETE FERROVIARIO



NOTA

26 de abril de 2016



***Departamento de Asuntos
Económicos y Europeos***

CEOE

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

La política europea de transporte ferroviario tiene por objetivo la creación de un espacio ferroviario único, cuyos objetivos son preservar la competencia y garantizar la libre prestación de servicios. Ello exige una armonización paulatina de las normas técnicas, administrativas y de seguridad, para lograr la interoperabilidad de los distintos sistemas ferroviarios nacionales.

La Hoja de ruta de la Comisión «Transporte para 2050» establece los siguientes objetivos: a largo plazo, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad; a medio plazo (de aquí a 2030), triplicar la longitud de la red de alta velocidad y mantener una red ferroviaria densa en todos los Estados miembros. Propone además que, para 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia se realice por ferrocarril.

La Comisión Europea presentó el cuarto paquete ferroviario en 2013 con el objetivo de ahondar en la liberalización, conseguir una mayor calidad en los servicios ferroviarios y un espacio ferroviario único. El paquete contiene tres grupos de medidas llamadas “pilares”: técnico, de gobernanza o político y de mercado.

El pasado 19 de abril el Consejo y el Parlamento Europeo llegaron a un acuerdo provisional, tras siete meses de intensas negociaciones- sobre las tres propuestas de los “pilares de mercado y de gobernanza” del cuarto paquete ferroviario, destinado a completar la liberalización del tráfico ferroviario, mediante:

- Propuesta de modificación del Reglamento sobre la apertura del mercado de los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril - 2013/0028 (COD).
- Propuesta de modificación de la Directiva por la que se establece un Espacio Ferroviario Europeo único - 2013/0029 (COD).
- Propuesta de derogación del Reglamento sobre la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias - 2013/0013 (COD).

Elementos esenciales del acuerdo:

- Apertura de los mercados nacionales de transporte de pasajeros a nuevos operadores y nuevos servicios a partir de diciembre de 2019.
- Obligatoriedad de procedimientos de licitación como herramienta para la selección del proveedor de servicios. Aun así, durante seis años seguirá siendo posible la adjudicación directa de los contratos de servicio público. Una vez concluido este periodo transitorio la adjudicación directa sólo será posible en los casos de eficiencia objetiva.
- Mejora de la gobernanza de los administradores de infraestructuras para garantizar la igualdad de acceso a las infraestructuras ferroviarias, lo que supone:
 - eliminar los conflictos de intereses, debidos a las estructuras integradas, que afectan a las decisiones sobre acceso al mercado adoptadas por el administrador de la infraestructura; y
 - mejorar la coordinación entre administradores de infraestructuras y operadores ferroviarios para que éstos puedan responder mejor a las necesidades del mercado.

Anteriormente, en junio de 2015 el Consejo y el Parlamento Europeo llegaron a un acuerdo sobre el “pilar técnico”, que supuso actualizaciones de tres importantes textos legislativos vigentes, con el objetivo de reducir los gastos administrativos para las empresas ferroviarias y facilitar la entrada en el mercado a nuevos operadores. Uno de los principales cambios se refiere a la Agencia Ferroviaria Europea (AFE). Actualmente, esta Agencia desempeña un papel fundamental en la promoción de la interoperabilidad y la armonización de las normas técnicas para todo el mercado de la UE. Sin embargo, hay normas técnicas y de seguridad de alcance nacional que conviven con las normas de la UE dictadas por la AFE, lo que genera una complejidad innecesaria para las empresas ferroviarias. Las revisiones propuestas harían de la AFE el único organismo responsable de la expedición de autorizaciones de vehículos y certificados de seguridad en toda la UE.

Además de las modificaciones de las responsabilidades de la AFE, el cuarto paquete ferroviario introduce también actualizaciones de la legislación vigente en materia de interoperabilidad y de seguridad ferroviaria. Estas modificaciones tienen como objetivo eliminar los obstáculos administrativos y técnicos que subsisten para la creación de un Espacio Ferroviario Europeo único.

Se espera que el paquete completo sea adoptado por el Parlamento y el Consejo Europeo en otoño de 2016.