

COMISIÓN EUROPEA

*Bruselas, 13.1.2014
C(2013) 9821 final*

*Excmo. Sr. D. Jesús POSADA MORENO
Presidente del
Congreso de los Diputados
Floridablanca s/n
E – 28071 MADRID*

*Excmo. Sr. D. Pío GARCÍA-ESCUADERO
MÁRQUEZ
Presidente del Senado
Plaza de la Marina Española, 8
E – 28071 MADRID*

Excelentísimos señores Presidentes:

La Comisión desea agradecer al Congreso de los Diputados y al Senado su dictamen motivado común relativo a la propuesta de Reglamento sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos [COM(2013) 296 final].

En lo que se refiere a la compatibilidad con el principio de subsidiariedad, la propuesta de Reglamento pretende introducir dos principios básicos en todos los puertos que forman parte de la red transeuropea de transporte (RTE-T). En resumen, esos principios son los siguientes:

- Un acceso equitativo al mercado para los prestadores de servicios portuarios en condiciones claras, transparentes y no discriminatorias.*
- El cumplimiento de las normas de transparencia financiera en el uso de fondos públicos en los puertos y unas normas transparentes en materia de tarificación de las infraestructuras.*

El propósito de la Comisión ha sido redactar las disposiciones del Reglamento de tal modo que sean totalmente neutrales respecto de la organización interna de los Estados miembros en cuanto a sus sistemas portuarios, incluidos los mecanismos para garantizar la coordinación y el control del sistema portuario nacional. No cabe duda de que varias disposiciones del proyecto de Reglamento introducen obligaciones que afectan a los organismos de gestión del puerto (generalmente las autoridades portuarias). No obstante, esas disposiciones no impiden la existencia de un marco de referencia en el que se definan las competencias y las modalidades de organización de las autoridades portuarias con arreglo a la legislación nacional¹. Los principales objetivos son contribuir a la modernización de los puertos, garantizar la racionalidad económica en los proyectos de

¹ Como ocurre en España: véase el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

financiación pública de los puertos y sostener la competitividad del transporte marítimo y el rendimiento de los puertos en la cadena de transporte. Ahora bien, esto solo puede conseguirse garantizando la competencia leal entre los puertos y los proveedores de servicios portuarios y aportando claridad jurídica sobre las condiciones de acceso al mercado.

En lo que se refiere a la facultad de denegar el acceso al mercado a los proveedores de servicios portuarios, el proyecto de Reglamento exige motivos transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes por parte de las autoridades responsables. Las disposiciones del capítulo III del proyecto de Reglamento ofrecen un grado razonable de flexibilidad a las autoridades responsables para que tengan en cuenta las circunstancias particulares del puerto o el tipo y la naturaleza de los servicios.

Por otra parte, el proyecto de Reglamento también se propone conseguir una definición clara de las obligaciones de servicio público en los puertos, sin prejuzgar los elementos particulares que cada Estado miembro pueda considerar oportunos. El proyecto de Reglamento no excluye la posibilidad de que las autoridades competentes concedan compensaciones por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público en los puertos, por ejemplo tratándose de servicios técnicos náuticos, siempre que se cumpla lo dispuesto en la normativa aplicable sobre ayudas estatales.

En lo que se refiere a la fijación de cánones de infraestructura portuaria, el proyecto de Reglamento se ajusta a las orientaciones estratégicas del Libro Blanco de la UE sobre la política de transportes²: las señales que dan los precios desempeñan un papel crucial en muchas decisiones que tienen consecuencias de larga duración en el sistema de transportes. Las tarifas y los impuestos de transporte deben reestructurarse hacia una aplicación más amplia de los principios de «quien contamina, paga» y del «usuario pagador». Deben respaldar el papel del transporte en el fomento de la competitividad y de los objetivos de cohesión de Europa, mientras que la carga global para el sector debe reflejar los costes totales del transporte, incluidos los costes de las infraestructuras y los costes externos.

Desde este punto de vista, tras un análisis minucioso, la Comisión ha llegado a la conclusión de que los organismos de gestión del puerto deberían poder definir sus estrategias de tarificación de las infraestructuras de forma autónoma, asumiendo la responsabilidad de sus estrategias comerciales y de sus planes de inversión. Se trata de contribuir a una mejor utilización de los recursos de inversión y a una mayor capacidad de los puertos para adaptarse a las condiciones de competencia del mercado de referencia.

No obstante, ese enfoque en materia de cánones por la utilización de la infraestructura portuaria no impide que los Estados miembros establezcan mecanismos de coordinación adecuados a escala nacional que puedan proporcionar apoyo financiero a determinados puertos, ni les impide aplicar una política que fomente determinadas formas de transporte (por ejemplo, el transporte marítimo de corta distancia). Como ya es el caso, esos mecanismos deben establecerse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales.

A este respecto, cabe destacar asimismo que las tasas por el uso de la infraestructura de transporte, con independencia de su denominación en el Derecho nacional como impuesto, tasa o canon, siempre se han considerado, en la legislación y en la jurisprudencia de la UE, y para todos los modos de transporte, un pago a cambio del acceso a las infraestructuras y, por tanto, un asunto relacionado con la política de transportes, y no con la política fiscal (véase, en particular, la sentencia del Tribunal de 12 de septiembre de 2000 en el asunto C-276/97).

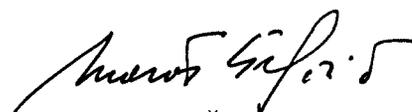
² Libro Blanco– Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144 final.

En lo que se refiere al organismo de supervisión independiente previsto en el artículo 17 del proyecto de Reglamento, la Comisión no pretende con su propuesta crear nuevos organismos en el sector portuario. Como ya sucede en varios Estados miembros, una autoridad nacional, o varias autoridades, deben estar en condiciones de garantizar la aplicación adecuada de la propuesta de Reglamento, defendiendo la aplicación efectiva de los dos principios fundamentales mencionados anteriormente (acceso equitativo al mercado y transparencia financiera en la utilización de fondos públicos). En conclusión, el proyecto de Reglamento no pretende establecer un modelo uniforme en todos los puertos europeos. Se propone garantizar el respeto de principios que constituyen los puntales del mercado único y que son la norma general en muchos otros sectores económicos.

Por último, la Comisión desea manifestar cierta urgencia para la adopción de la propuesta de Reglamento. La aplicación de este Reglamento es necesaria para garantizar la ejecución adecuada de las nuevas orientaciones para la RTE-T y del Mecanismo financiero «Conectar Europa» a partir del año 2014. Esta propuesta se haya consagrado en el Acta del Mercado Único II, que fue refrendada por el Consejo Europeo en marzo de 2013, en el contexto de la estrategia de crecimiento de la UE.

La Comisión confía en que esta carta les ofrezca aclaraciones útiles para despejar las reservas formuladas por el Congreso de los Diputados y el Senado, con los que espera seguir dialogando.

Reciban el testimonio de mi más alta consideración.



Maroš Šefčovič
Vicepresidente