



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**que modifica el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado
de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

En su Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes, aprobado el 28 de marzo de 2011¹, la Comisión expuso su visión de un espacio ferroviario europeo único basado en un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias puedan prestar sus servicios sin barreras técnicas ni administrativas innecesarias.

Varias iniciativas políticas han reconocido el potencial de la infraestructura ferroviaria como columna vertebral del mercado interior y motor de crecimiento sostenible. Las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 destacan la importancia de liberar el potencial de crecimiento de un mercado único plenamente integrado, incluidas las medidas con respecto a las industrias de red. La Comunicación de la Comisión «Medidas a favor de la estabilidad, el crecimiento y el empleo», adoptada el 30 de mayo de 2012, hace hincapié en la importancia de seguir reduciendo la carga normativa y los obstáculos para entrar en el sector ferroviario. Del mismo modo, la Comunicación de la Comisión sobre el refuerzo de la gobernanza del mercado único², adoptada el 6 de junio de 2012, subrayó la importancia del sector de los transportes.

En el último decenio, la apertura de los mercados nacionales y la mejora de la competitividad y de la interoperabilidad de los ferrocarriles a nivel de la UE han sido los objetivos de tres paquetes legislativos ferroviarios. El Reglamento (CE) nº 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, publicado en diciembre de 2007, establece un marco para la adjudicación de los contratos de servicio público y para la compensación de las obligaciones de servicio público, pero no un enfoque común para la adjudicación de los contratos en el transporte ferroviario de viajeros. A pesar de la nueva legislación de la UE, la cuota modal del ferrocarril en el transporte en el interior de la UE se ha mantenido en un nivel modesto.

1.1. Problemas que deben abordarse

Según las partes interesadas, en el marco jurídico actual, los servicios ferroviarios de transporte de viajeros tienen un bajo rendimiento en términos de calidad del servicio y de eficacia operativa. El 54 % de las personas que respondieron a la encuesta Eurobarómetro de 2012 no están satisfechas con sus sistemas ferroviarios nacionales y regionales. En el Cuadro de Indicadores de los Mercados de Consumo de 2011³, el grado de satisfacción de los usuarios del ferrocarril fue de 6,7/10, muy por debajo del de la mayoría de los bienes de consumo y servicios. Los consumidores han atribuido a los servicios ferroviarios peores puntuaciones que a los demás modos de transporte (el transporte urbano y las compañías aéreas han obtenido, en particular, mejores resultados), lo que les sitúa en el puesto 27 entre los 30 mercados de servicios. Existen considerables divergencias en términos de eficacia operativa entre los sistemas ferroviarios más eficientes y menos eficientes. Estas divergencias reflejan diferencias significativas en la utilización de activos, como el material rodante y las infraestructuras, así como en la productividad laboral. En comparación con otros sectores económicos, estas divergencias en la eficiencia operativa dan lugar a una necesidad sustancial

¹ Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 144.

² Mejorar la gobernanza del mercado único; COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm

de financiación pública (dejando aparte la financiación de las infraestructuras), puesto que muchas empresas ferroviarias están registrando pérdidas.

La mejora de la calidad del servicio y de la eficiencia operativa de las empresas ferroviarias se enfrenta a una serie de obstáculos, relativos, en primer lugar, al acceso al mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros y a la falta de presión competitiva. En muchos Estados miembros, estos mercados están cerrados a la competencia, lo cual además de limitar su desarrollo también crea disparidades entre aquellos Estados miembros que han abierto sus mercados y los que no lo han hecho. Los diferentes enfoques nacionales adoptados para la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril impiden la aparición de un auténtico mercado interior de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros.

No obstante, la inmensa mayoría de los servicios interiores de transporte de viajeros no se ofrece sobre una base comercial y, por lo tanto, se realizan en el marco de los contratos de servicio público. Dado que en el marco de la adjudicación de tales contratos no se aplican normas comunes de la UE, algunos Estados miembros han introducido para estos contratos procedimientos de licitación, mientras que otros los adjudican directamente. Este mosaico de regímenes normativos en la UE dificulta que las empresas ferroviarias puedan explotar a fondo las posibilidades de operar en un mercado interior. Por lo tanto, el presente paquete legislativo también aborda la competencia en los contratos de servicio público y los obstáculos a la competencia, tales como la disponibilidad de un material rodante adecuado para los posibles licitadores de estos contratos y el acceso no discriminatorio a los sistemas de información y a los sistemas integrados de emisión de billetes en los casos en que benefician al pasajero.

1.2. Objetivos generales

La principal finalidad de la política de transportes de la Unión Europea es crear un mercado interior de transportes que contribuya a un alto grado de competitividad y al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de las actividades económicas. En el Libro Blanco sobre el transporte de 2011 se afirma que, de aquí a 2050, la mayor parte del transporte de viajeros de media distancia debe efectuarse por ferrocarril. Este «cambio modal» debe contribuir a la reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero previsto en la Estrategia Europa 2020 para el crecimiento inteligente, sostenible e integrador⁴. El Libro Blanco llega a la conclusión de que no será posible llevar a cabo cambios fundamentales en el transporte sin contar con una infraestructura ferroviaria adecuada y un aprovechamiento más inteligente de la misma.

La finalidad global de la presente propuesta, que se inscribe en el cuarto paquete ferroviario, es mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y aumentar su eficacia operativa, mejorando así la competitividad y el atractivo del sector ferroviario frente a los demás modos de transporte e impulsando aún más el espacio ferroviario europeo único.

1.3. Objetivos específicos

La presente propuesta engloba normas comunes en materia de adjudicación de los contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, junto con medidas de acompañamiento para mejorar el éxito de los procedimientos de licitación.

⁴ Comunicación de la Comisión: Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, COM(2010) 2020.

La obligatoriedad de la adjudicación de los contratos de servicio público mediante licitación pretende intensificar la presión competitiva en los mercados ferroviarios nacionales, a fin de aumentar el volumen y mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros. La adjudicación mediante licitación de los contratos ferroviarios también puede garantizar una mejor relación calidad-precio de los servicios de transporte público. La adopción de normas comunes sobre el procedimiento de adjudicación contribuye a crear condiciones comerciales más homogéneas para las empresas ferroviarias. Estas propuestas deben contextualizarse con las modificaciones propuestas de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (refundición)⁵, que introduce derechos de libre acceso para las empresas ferroviarias y refuerza las disposiciones sobre el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Con el fin de asistir a la Comisión en el proceso de la evaluación de impacto, se encargó a un consultor externo elaborar un estudio de apoyo y llevar a cabo una consulta selectiva. El estudio se inició en diciembre de 2011 y el informe final se presentó en septiembre de 2012.

Para recabar las opiniones de las partes interesadas, se optó por una amplia combinación de métodos de consulta en lugar de una consulta abierta. Entre el 1 de marzo y el 16 de abril de 2012, se enviaron cuestionarios adaptados a 427 partes interesadas del sector ferroviario (empresas ferroviarias, gestores de infraestructuras, ministerios de transporte público, autoridades de seguridad, ministerios, organismos representativos, organizaciones de trabajadores, etc.). Las opiniones de los viajeros se recogieron a través de una encuesta Eurobarómetro en la que participaron 25 000 personas distribuidas equitativamente entre los 25 Estados miembros que cuentan con ferrocarril. Para interpelar a las autoridades locales y regionales se recurrió a la red del Comité de las Regiones.

Las consultas se complementaron con una audiencia de las partes interesadas, celebrada el 29 de mayo de 2012, en la que participaron aproximadamente 85 personas, una conferencia, celebrada el 24 de septiembre de 2012, que reunió a cerca de 420 participantes y mediante entrevistas con partes interesadas específicas a lo largo de 2012. El personal de la Comisión se reunió con representantes de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER, que agrupa a las empresas ferroviarias), de la Asociación europea de transportistas de viajeros (EPTO), de la Federación europea de trabajadores del transporte (ETF), de la Federación europea de viajeros (EPF), de los gestores de infraestructuras ferroviarias (EIM) y de la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP). También se organizaron reuniones específicas con las partes interesadas en Francia, Alemania, los Países Bajos, Polonia, Suecia y el Reino Unido.

La mayoría de los encuestados (60%) convino en que la integración del mercado podría ser estimulada con derechos de libre acceso nuevos y suplementarios, con la obligatoriedad de los procedimientos de licitación o combinando ambas soluciones. El libre acceso al transporte nacional de viajeros por ferrocarril, sujeto a una prueba de equilibrio económico para evaluar su posible repercusión en la viabilidad de los contratos de servicio público, fue la opción mayoritaria (55 % de los encuestados). Las disposiciones actuales tienen una valoración muy negativa (solo un 20 % de apoyo). Para los representantes de los trabajadores, cualquier

⁵ DO L 343/32 de 14.12.2012

apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril implicará un empeoramiento de las condiciones laborales y más huelgas.

En lo que se refiere a licitación obligatoria, el 45 % de los encuestados se mostró favorable a opciones flexibles análogas a las del procedimiento negociado en materia de contratación pública y a periodos transitorios para introducir gradualmente procedimientos de licitación para todos los contratos de servicio público (80 % de las respuestas).

La mayoría de los encuestados (60 %) convino en que la creación de empresas de alquiler de material rodante contribuiría a mejorar el acceso al material rodante y una gran mayoría (75 %) reclamó pleno acceso a la información técnica que debe facilitar el gestor de infraestructuras. Por lo que se refiere al sistema integrado de emisión de billetes, se prefieren disposiciones no vinculantes o cláusulas de habilitación en el caso de los acuerdos voluntarios en lugar de medidas obligatorias a escala de la UE o de los Estados miembros.

El Comité de diálogo social sectorial sobre ferrocarriles fue consultado el 26 de marzo y el 19 de junio, en particular sobre las opciones y sobre la evaluación de su impacto social.

Basándose en el estudio externo antes mencionado y en las conclusiones del proceso de consulta, la Comisión hizo una evaluación cualitativa y cuantitativa de las repercusiones de las diversas opciones de modernización del marco regulador vigente.

La evaluación de impacto puso de manifiesto que los mejores resultados en términos de repercusión económica, medioambiental y social, con la generación de un valor actual neto comprendido entre 21 000 y 29 000 millones EUR en el periodo 2019-2035, se obtendrían combinando los elementos siguientes:

- derechos de libre acceso, definidos en líneas generales, sujetos a una prueba de su impacto sobre el equilibrio económico de los contratos de servicio público;
- adjudicaciones mediante licitación de los contratos de servicio público;
- sistemas nacionales integrados de emisión de billetes de carácter voluntario; y
- obligación de los Estados miembros de garantizar a las empresas ferroviarias que quieran participar en un procedimiento de licitación pública un acceso no discriminatorio a material rodante adecuado.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Definición de autoridad local competente (artículo 2, letra c))

Esta modificación aumenta la seguridad jurídica al especificar que una «autoridad local competente» abarca aglomeraciones urbanas o distritos rurales, no extensas zonas del territorio nacional.

3.2. Especificaciones sobre cómo las autoridades competentes definen las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público (artículo 2, letra e) y nuevo artículo 2 bis)

Este artículo establece un procedimiento flexible, pero formalizado y transparente, para definir las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público, si las autoridades competentes consideran que la intervención pública es necesaria para garantizar en el territorio bajo su responsabilidad una movilidad correspondiente al nivel auspiciado bajo el perfil político. Impone a las autoridades competentes elaborar planes de transporte público que definan los objetivos de la política de transporte público de viajeros y la evolución de la oferta y las pautas de funcionamiento del transporte público de viajeros. Exige a las autoridades competentes que fundamenten el tipo y el alcance de las obligaciones de servicio público que tienen intención de imponer a los operadores de transporte público y el ámbito de aplicación del contrato de servicio público con el fin de alcanzar los objetivos definidos en los planes de transporte. Deben aplicar criterios basados en los principios generales del Tratado como adecuación, necesidad y proporcionalidad, y en criterios económicos tales como la relación coste-eficacia y la sostenibilidad financiera. Este artículo también establece que la autoridad competente debe garantizar la consulta adecuada de las partes interesadas, como, por ejemplo, organizaciones de viajeros y trabajadores y operadores de transporte. En el caso del transporte ferroviario, los organismos reguladores independientes del sector ferroviario deben garantizar la revisión jurídica del procedimiento. El artículo fija, además, de forma flexible, un umbral máximo del volumen del transporte de viajeros por ferrocarril en virtud de cada contrato de servicio público, a fin de garantizar una competencia efectiva, teniendo en cuenta al mismo tiempo las diversas dimensiones y estructuras administrativas de los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril en los Estados miembros.

3.3. Suministro de información operativa, técnica y financiera sobre el transporte de viajeros cubierto por un contrato de servicio público que va a ser adjudicado mediante licitación (nuevo artículo 4, apartado 6 y nuevo artículo 4, apartado 8)

Esta nueva disposición del artículo 4, apartado 8, obliga a las autoridades competentes a facilitar determinados datos operativos, técnicos y financieros a los potenciales licitadores de un contrato de servicio público, de forma que puedan presentar una oferta con conocimiento de causa, y, por tanto, fomentar una mayor competencia. La modificación del artículo 4, apartado 6, precisa que las autoridades competentes deben indicar claramente en los documentos de licitación si imponen a los operadores de servicio público el cumplimiento de determinados parámetros o criterios sociales.

3.4. Límites máximos para la adjudicación directa de contratos de pequeño volumen y para las adjudicaciones directas a pequeñas y medianas empresas (artículo 5, apartado 4)

Esta disposición introduce límites máximos específicos del valor de las adjudicaciones directas de contratos de pequeño volumen para el transporte ferroviario. Los límites existentes están orientados al transporte en autobús y a modos de transporte por vía férrea distintos del ferrocarril. El límite propuesto para el ferrocarril se inscribe en la lógica de permitir la adjudicación directa si el coste de organizar un procedimiento de licitación supera con creces los beneficios esperados. El límite correspondiente expresado en términos de tren-kilómetro refleja el coste unitario medio de la prestación del transporte ferroviario.

3.5. Licitación obligatoria de los contratos ferroviarios (artículo 5, apartado 6 y artículo 4)

La supresión del apartado 6 del artículo 5 anula la posibilidad de que las autoridades competentes puedan decidir si adjudican un contrato de servicio público en el sector del ferrocarril directamente o sobre la base de una licitación pública. La regla general del procedimiento de licitación también se aplicará a los ferrocarriles.

3.6. Restricciones en materia de adjudicación (nuevo artículo 5, apartado 6)

Con objeto de aumentar la competencia tras la introducción del procedimiento de licitación para los contratos ferroviarios, esta disposición permite a las autoridades competentes decidir qué contratos de transporte de viajeros por ferrocarril cubren partes de la misma red o qué paquete de rutas se adjudicará a diferentes empresas ferroviarias. A tal efecto, las autoridades competentes podrán decidir limitar el número de contratos que se adjudiquen a la misma empresa ferroviaria tras un procedimiento de licitación pública.

3.7. Acceso a material rodante ferroviario (nuevo artículo 5 *bis* y nuevo artículo 9 *bis*)

Imponer a los Estados miembros la obligación de garantizar a los operadores que desean prestar servicios público de viajeros por ferrocarril el acceso efectivo y no discriminatorio al material rodante ferroviario adecuado permite superar un importante obstáculo a la competencia efectiva en los contratos de servicio público. En los Estados miembros privados de un mercado de alquiler de material rodante ferroviario, incumbe a las autoridades competentes adoptar las medidas que garanticen el acceso a dicho material con el fin de abrir el mercado. Habida cuenta de que la situación y las exigencias pueden variar de un país a otro, la nueva disposición deja todavía a las autoridades competentes un amplio margen de maniobra para elegir el modo más adecuado para alcanzar el objetivo, indicando al mismo tiempo las medidas aplicadas con mayor frecuencia. Las disposiciones del procedimiento y las medidas para garantizar el acceso al material rodante se definirán en los actos de ejecución basados en el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 9 *bis* del Reglamento.

3.8. Publicación de determinada información en los contratos de servicio público (artículo 7, apartados 1 y 2)

Esta disposición obliga a las autoridades competentes a incluir información sobre la fecha de inicio y duración de los contratos de servicio público en sus informes anuales sobre las obligaciones de servicio público, así como en sus anuncios de información previa sobre los procedimientos de licitación previstos. Esta información adicional y la obligación de los Estados miembros de facilitar el acceso a los informes anuales publicados por las autoridades competentes aumentará la transparencia sobre los contratos de servicio público adjudicados y sobre la posibilidad de adjudicaciones futuras y, por tanto, ayudará a los operadores de transporte a prepararse para procedimientos de licitación futuros.

3.9. Periodo de transición aplicable a la adjudicación mediante licitación (artículo 8, apartado 2)

Esta disposición precisa que el periodo decenal de transición hasta el 2 de diciembre de 2019 se aplica únicamente al artículo 5, apartado 3, relativo a la obligación de las autoridades competentes de organizar un procedimiento de licitación. Todas las demás disposiciones del artículo 5 (por ejemplo, la posibilidad de adjudicar directamente a un operador interno un

contrato de pequeño volumen o cualquier medida de emergencia y la revisión jurídica de la decisión de adjudicación) son aplicables inmediatamente.

3.10. Periodo de transición para los contratos ferroviarios vigentes adjudicados directamente (nuevo artículo 8, apartado 2 bis)

Esta disposición introduce un nuevo periodo transitorio para los contratos de servicio público en el sector ferroviario adjudicados directamente entre el 1 de enero de 2013 y el 2 de diciembre de 2019. Dichos contratos podrán mantenerse en vigor hasta su expiración, pero en ningún caso más allá del 31 de diciembre de 2022. De esta forma, las empresas ferroviarias a las que se ha adjudicado directamente un contrato de servicio público, disponen de tiempo suficiente para adaptarse y prepararse para los procedimientos de licitación.

3.11 Adaptaciones de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1370/2007 relativas a la exención de la obligación de notificar las ayudas estatales y las condiciones de compatibilidad de la ayuda estatal debido a las exigencias del Tratado

En su proyecto de modificación propuesto del Reglamento (CE) nº 994/98 (Reglamento de habilitación⁶), la Comisión también propuso una modificación del Reglamento (CE) nº 1370/2007, por la que, de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 108, apartado 4, y en el artículo 109 del Tratado, se incluye la ayuda para la coordinación del transporte o el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, a que se refiere el artículo 93 del Tratado en el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación. En estos momentos, la Comisión espera un transcendental futuro Reglamento de exención por categorías que reproduzca la sustancia de la exención actual, salvo en la medida en que el Reglamento (CE) nº 1370/2007 sea modificado por la presente propuesta legislativa relativa al sector ferroviario.

⁶ Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 994/98 del Consejo, de 7 de mayo de 1998, sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea a determinadas categorías de ayudas de Estado horizontales y el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, COM(2012) 730 final, de 5.12.2012.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n° 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril

(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,

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 Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) A lo largo del último decenio, el crecimiento del tráfico de viajeros por ferrocarril ha sido insuficiente para aumentar su cuota modal en comparación con los automóviles y la aviación. El 6 % de la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril en la Unión Europea se ha mantenido bastante estable. Los servicios ferroviarios de transporte de viajeros no han seguido el ritmo de evolución de las necesidades en términos de disponibilidad y calidad.
- (2) El mercado de la Unión de servicios de transporte internacional de viajeros por ferrocarril se ha abierto a la competencia a partir de 2010. Además, algunos Estados miembros han abierto a la competencia sus servicios nacionales de transporte de viajeros, bien mediante la introducción de derechos de acceso libre, bien mediante la licitación de contratos de servicio público o ambas.
- (3) En su Libro Blanco sobre la política de transportes, aprobado el 28 de marzo de 2011⁹, la Comisión anunció su intención de completar el mercado ferroviario interior,

⁷ DO C ... de ..., p. .

⁸ DO C ... de ..., p. .

⁹ Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 144.

permitiendo a las empresas ferroviarias de la Unión ofrecer todo tipo de servicios de transporte ferroviario sin barreras técnicas ni administrativas innecesarias.

- (4) Cuando las autoridades competentes organizan sus servicios públicos de transporte de viajeros, necesitan garantizar que las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público son adecuados, necesarios y proporcionados para alcanzar los objetivos de la política de transporte público de viajeros en su territorio. Esta política debe plasmarse en los planes de transporte público, dejando un margen para soluciones de transporte basadas en el mercado. El proceso de definición de planes de transporte público y de obligaciones de servicio público debe ser transparente para todas las partes interesadas pertinentes, incluidos los potenciales participantes en el mercado.
- (5) Con objeto de garantizar una sólida financiación que permita alcanzar los objetivos de los planes de transporte público, las autoridades competentes deben diseñar obligaciones de servicio público para lograr objetivos de transporte público de manera rentable, teniendo en cuenta la compensación de la incidencia financiera neta de dichas obligaciones, y necesitan garantizar la viabilidad financiera a largo plazo del transporte público en virtud de los contratos de servicio público.
- (6) Con el fin de que el mercado del transporte público de viajeros por ferrocarril funcione correctamente, es particularmente importante que las autoridades competentes se atengan a dichos criterios en lo que atañe a las obligaciones de servicio público y al ámbito de aplicación de los contratos de servicio público, ya que el acceso libre a las operaciones de transporte necesita coordinarse adecuadamente con las operaciones incluidas en los contratos de servicio público. Por esta razón, el organismo regulador del ferrocarril independiente debe velar por la correcta aplicación y transparencia de este proceso.
- (7) Para favorecer la competencia en los contratos de servicio público, debe fijarse un volumen máximo anual en el transporte de viajeros por ferrocarril, dejando a las autoridades competentes cierta flexibilidad para optimizarlo en función de consideraciones económicas y operativas.
- (8) Para facilitar la preparación de las ofertas y, por tanto, reforzar la competencia, las autoridades competentes deben velar por que todos los operadores de servicio público interesados en dicha presentación reciban cierta información sobre los servicios de transporte y las infraestructuras cubiertos por el contrato de servicio público.
- (9) En el caso del transporte ferroviario, determinados límites máximos para la adjudicación directa de contratos de servicio público deben adaptarse a las condiciones económicas específicas en las que tienen lugar los procedimientos de licitación en este sector.
- (10) La creación de un mercado interior de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril implica la aplicación armonizada, en todos los Estados miembros, de normas comunes sobre los procedimientos de licitación para los contratos de servicio público en este sector.
- (11) Con el fin de crear las condiciones marco que permitan a la sociedad aprovecharse plenamente de las ventajas de una apertura eficaz del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, es importante que los Estados

miembros garanticen al personal de los operadores de servicio público un nivel adecuado de protección social.

- (12) Las autoridades competentes deben favorecer, a través de medidas adecuadas y efectivas, el acceso de los operadores de servicio público al material rodante ferroviario cuando el mercado no pueda garantizarlo en condiciones económicas adecuadas y no discriminatorias.
- (13) Para que el mercado pueda responder de forma más organizada, algunas características clave de los futuros procedimientos de licitación de los contratos de servicio público deben ser totalmente transparentes.
- (14) En coherencia con la lógica interna del Reglamento (CE) nº 1370/2007, debe aclararse que el periodo transitorio hasta el 2 de diciembre de 2019 se refiere únicamente a la obligación de organizar procedimientos de licitación de los contratos de servicio público.
- (15) Adaptarse a la obligatoriedad de los procedimientos de licitación de los contratos de servicio público implica para las empresas ferroviarias disponer de un cierto tiempo adicional que permita la reestructuración interna efectiva y sostenible de las empresas a las que se adjudicaron directamente dichos contratos en el pasado. Por lo tanto, deben adoptarse medidas transitorias para los contratos adjudicados directamente entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento y el 3 de diciembre de 2019.
- (16) Una vez abierto el mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, deben adoptarse disposiciones adecuadas en la medida en que las autoridades competentes deban adoptar medidas para garantizar un elevado nivel de competencia mediante la limitación del número de contratos que concede a una empresa ferroviaria.
- (17) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del artículo 5 *bis* del presente Reglamento, deben atribuirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias han de ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹⁰.
- (18) En el contexto de las modificaciones del Reglamento (CE) nº 994/98 (Reglamento de habilitación)¹¹, la Comisión también propuso una modificación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Con el fin de armonizar el enfoque a los Reglamentos de exención por categorías en el ámbito de las ayudas estatales, y de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 108, apartado 4, y en el artículo 109 del Tratado, la ayuda para la coordinación del transporte o el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, a que se

¹⁰ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

¹¹ Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 994/98 del Consejo, de 7 de mayo de 1998, sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea a determinadas categorías de ayudas de Estado horizontales y el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, COM(2012) 730 final, de 5.12.2012.

refiere el artículo 93 del Tratado, deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación.

(19) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 1370/2007 se modifica como sigue:

1. a) En el artículo 2, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) "autoridad local competente": toda autoridad competente cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional y que cubra las necesidades de transporte de una aglomeración urbana o un distrito rural;».
- b) La letra e) del artículo 2 se completa con el texto siguiente:

«Quedan excluidos del ámbito de aplicación de las obligaciones de servicio público todos los servicios públicos de transporte que vayan más allá de lo necesario para obtener efectos de red locales, regionales o subnacionales.».
2. Se añade el artículo 2 *bis* siguiente:

«Artículo 2 *bis*

Planes de transporte público y obligaciones de servicio público

1. Las autoridades competentes establecerán y actualizarán periódicamente los planes de transporte público de viajeros que abarquen todos los modos de transporte pertinentes para el territorio bajo su responsabilidad. Estos planes de transporte público deberán definir los objetivos de la política de transporte público y los medios para ejecutarlos que abarquen todos los modos de transporte para el territorio bajo su responsabilidad. Deberán incluir, como mínimo:
 - a) la estructura de la red o de las rutas;
 - b) los requisitos básicos que debe cumplir la oferta de transporte público, tales como accesibilidad, conectividad territorial, seguridad, interconexiones modales e intermodales en principales nudos de conexión; ofrecer características tales como horarios de funcionamiento, frecuencia de los servicios y grado mínimo de utilización de la capacidad;
 - c) las normas de calidad correspondientes a asuntos tales como equipamiento de las paradas y material rodante, puntualidad y fiabilidad, limpieza, servicio e información al cliente, tramitación de quejas y vías de recurso, seguimiento de la calidad del servicio;
 - d) los principios en materia de política tarifaria;

- e) los requisitos operativos como transporte de bicicletas, gestión del tráfico, plan de contingencia en caso de perturbaciones.

Al elaborar planes de transporte público, las autoridades competentes deberán tener en cuenta, en particular, las normas aplicables en materia de derechos de los pasajeros, protección social, empleo y protección del medio ambiente.

Las autoridades competentes adoptarán los planes de transporte público previa consulta de las partes interesadas pertinentes y los publicarán. A efectos del presente Reglamento, las partes interesadas pertinentes que deben ser tenidas en consideración son, al menos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y, si procede, las organizaciones representativas de viajeros y trabajadores.

- 2. El establecimiento de las obligaciones de servicio público y la adjudicación de los contratos de servicio público serán coherentes con los planes de transporte público aplicables.
- 3. El pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público para el transporte público de viajeros y el ámbito de su aplicación se establecerán como sigue:
 - a) se definirán de conformidad con el artículo 2, letra e);
 - b) serán adecuados para lograr los objetivos del plan de transporte público;
 - c) no excederán de lo necesario y proporcionado para lograr los objetivos del plan de transporte público.

La evaluación de la adecuación a que se refiere la letra b), tendrá en cuenta si una intervención pública en la prestación del transporte de viajeros es un medio adecuado para lograr los objetivos de los planes de transporte público.

En el caso del transporte público de viajeros por ferrocarril, la evaluación de la necesidad y la proporcionalidad a que se refiere la letra c), tendrá en cuenta los servicios de transporte prestados de conformidad con el artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (refundición)¹² y considerará toda la información ofrecida a los gestores de infraestructuras y a los organismos reguladores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38, apartado 4, primera frase, de la misma Directiva.

- 4. El pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberán:
 - a) alcanzar los objetivos del plan de transporte público de la forma más rentable;

¹² DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

- b) sostener financieramente la prestación del transporte público de viajeros de acuerdo con los requisitos establecidos en el plan de transporte público a largo plazo.
- 5. Al elaborar el pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público, la autoridad competente fijará los proyectos relativos y el ámbito de aplicación, las etapas básicas de la evaluación de su conformidad con los requisitos establecidos en los apartados 2, 3 y 4 y los resultados de la evaluación.

La autoridad competente consultará adecuadamente sobre dichos pliegos de condiciones a las partes interesadas pertinentes, tales como, al menos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y, si procede, las organizaciones representativas de viajeros trabajadores y tendrá en consideración sus observaciones.
- 6. En el caso del transporte público de viajeros por ferrocarril:
 - a) el cumplimiento de la evaluación y del procedimiento establecido en el presente artículo estará garantizado por el organismo regulador al que se hace referencia en el artículo 55 de la Directiva de 2012/34/UE, incluso por iniciativa propia;
 - b) el volumen máximo anual de un contrato de servicio público en términos de tren-kilómetro será el valor mayor entre 10 millones tren-kilómetro o un tercio del volumen total nacional del transporte público de viajeros por ferrocarril en virtud del contrato de servicio público.».
- 3. El artículo 4 se modifica como sigue:
 - a) En el apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) definir claramente las obligaciones de servicio público, previstas en el artículo 2, letra e) y en el artículo 2 *bis*, que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios correspondientes;».
 - b) La última frase del apartado 1, letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de los contratos de servicio público no adjudicados con arreglo al artículo 5, apartado 3, esos parámetros se determinarán de forma que ninguna compensación pueda exceder en caso alguno del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes conservados por el operador de servicio público y la existencia de unos beneficios razonables;».
 - c) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando las autoridades competentes, de acuerdo con la legislación nacional, exijan a los operadores de servicio público que cumplan determinadas normas de calidad y sociales o establezcan criterios sociales y cualitativos, estas normas y criterios se incluirán en los documentos de licitación y en los contratos de servicio público.».

d) Se añade el apartado 8 siguiente:

«8. Las autoridades competentes pondrán a disposición de todas las partes interesadas la información pertinente para la preparación de una oferta en el marco de un procedimiento de convocatoria a licitación. Esta documentación incluirá información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos relativos al transporte público de viajeros objeto de la licitación y datos de la infraestructura pertinentes para el funcionamiento de los vehículos o del material rodante exigido a fin de que puedan preparar planes empresariales bien informados. Los gestores de infraestructuras ferroviarias ayudarán a las autoridades competentes a facilitar todas las especificaciones correspondientes a la infraestructura. El incumplimiento de las disposiciones antes enumeradas estará sujeto a la revisión jurídica prevista en el artículo 5, apartado 7, del presente Reglamento.».

4. El artículo 5 se modifica como sigue:

a) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público

- a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR o menos de 5 000 000 EUR, en el caso de un contrato de servicio público incluido el transporte público por ferrocarril o
- b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros o menos de 150 000 kilómetros en el caso de un contrato de servicio público, incluido el transporte público por ferrocarril.

Cuando un contrato de servicio público sea adjudicado directamente a una pequeña o mediana empresa que no utilice más de 23 vehículos de carretera, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado inferior a 2 000 000 EUR, o a una prestación anual de servicios públicos de transporte de viajeros inferior a 600 000 kilómetros.».

b) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Con el fin de aumentar la competencia entre empresas ferroviarias, las autoridades competentes podrán decidir adjudicar a diferentes empresas ferroviarias contratos de transporte público de viajeros por ferrocarril que cubran partes de la misma red o un paquete de rutas. A tal efecto, las autoridades competentes podrán decidir antes de poner en marcha el procedimiento de licitación limitar el número de contratos que debe adjudicarse a la misma empresa ferroviaria.».

5. Se añade el artículo 5 *bis* siguiente:

«Artículo 5 *bis*

Material rodante

1. Los Estados miembros adoptarán, con arreglo a las normas sobre ayudas estatales, las medidas necesarias para garantizar a los operadores que deseen ofrecer servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril en virtud del contrato de servicio público el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado para dicho transporte.
2. Cuando en el mercado correspondiente no opere ninguna empresa de alquiler de material rodante que ofrezca a todos los operadores públicos de transporte de viajeros por ferrocarril en cuestión el alquiler del material rodante mencionado en el apartado 1 en condiciones no discriminatorias y comercialmente viables, los Estados miembros velarán por que la autoridad competente asuma, de conformidad con las normas sobre ayudas estatales, el riesgo del valor residual del material rodante en caso de que los agentes económicos que tengan la intención y la capacidad de participar en los procedimientos de licitación de los contratos de servicio público así lo soliciten para poder participar en los procedimientos de licitación.

La autoridad competente podrá cumplir la obligación establecida en el párrafo primero de una de las siguientes maneras:

- a) Adquiriendo ella misma el material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público, con el fin de ponerlo a disposición del operador de servicio público seleccionado a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo.
- b) Proporcionando una garantía para la financiación del material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo. Esta garantía puede cubrir el riesgo de valor residual, siempre que se respeten las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda,
- c) Comprometiéndose, en el contrato de servicio público, a adquirir el material rodante al final del contrato a precio de mercado.

En los casos mencionados en las letras b) y c), la autoridad competente tendrá el derecho de exigir que el operador de servicio público transfiera el material rodante tras la expiración del contrato de servicio público al nuevo operador al que se adjudique un contrato. La autoridad competente podrá obligar al nuevo operador de transporte público a hacerse cargo del mismo. La transferencia deberá realizarse a precios de mercado.

3. Si el material rodante es transferido a un nuevo operador de transporte público, la autoridad competente facilitará en los documentos de licitación información detallada sobre el coste de mantenimiento y sobre el estado físico del material rodante.
4. A más tardar el [18 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación de los apartados 2 y 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de

conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *bis*, apartado 2.».

6. En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Toda compensación vinculada a una regla general o a un contrato de servicio público deberá cumplir lo dispuesto en el artículo 4, con independencia de las modalidades de adjudicación del contrato. Toda compensación, cualquiera que sea su naturaleza, vinculada a un contrato de servicio público no adjudicado conforme al artículo 5, apartado 3, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.».

7. El artículo 7 se modifica como sigue:

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

«1. Cada autoridad competente hará público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, la fecha de inicio y duración de los contratos de servicio público, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones y los derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida. El informe distinguirá entre transporte en autobús y transporte ferroviario, permitirá el control y la evaluación de las prestaciones, la calidad y la financiación de la red de transporte público y, si procede, proporcionará información sobre la naturaleza y el alcance de todo derecho exclusivo concedido. Los Estados miembros facilitarán el acceso centralizado a tales informes, por ejemplo a través de un portal web común.».

- b) En el apartado 2, se añade la letra siguiente:

«d) fecha prevista de inicio y duración del contrato de servicio público.»

8. El artículo 8 se modifica como sigue:

- a) La primera frase del apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, la adjudicación de contratos de servicio público por ferrocarril, con excepción de otros modos ferroviarios como metro o tranvías, cumplirá lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, a partir del 3 de diciembre de 2019. Todos los contratos de servicio público por otros modos ferroviarios y por carretera deberán haber sido adjudicados con arreglo al artículo 5, apartado 3, a más tardar el 3 de diciembre de 2019. Durante el periodo transitorio que finaliza el 3 de diciembre de 2019, los Estados miembros tomarán medidas para cumplir progresivamente el artículo 5, apartado 3, con el fin de evitar problemas estructurales graves, en particular, en lo que respecta a la capacidad de transporte.».

- b) Se añade el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Los contratos de servicio público para el transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente entre el 1 de enero de 2013 y 2 de diciembre de 2019 podrán continuar hasta la fecha de su expiración. Sin embargo, en ningún caso, podrán continuar después del 31 de diciembre de 2022.».

- c) En el apartado 3, la última frase del párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Los contratos a que se refiere la letra d) podrán continuar hasta su expiración, siempre que tengan duración limitada similar a las duraciones que se especifican en el artículo 4.».

9. Se añade el artículo 9 bis siguiente:

«Artículo 9 bis

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del espacio ferroviario europeo único instituido por el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (refundición)¹³. Dicho Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

¹³ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.