



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 5 de octubre de 2016
(OR. en)

11198/16

**Expediente interinstitucional:
2013/0028 (COD)**

**TRANS 297
CODEC 1057**

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril

REGLAMENTO (UE) 2016/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de...

**que modifica el Reglamento (CE) n.º 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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario³,

¹ DO C ...

² DO C ...

³ Posición del Parlamento Europeo de... (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de... (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de... (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

Considerando lo siguiente:

- (1) El transporte por ferrocarril tiene potencial para crecer y aumentar su cuota modal y para desempeñar una función importante en un sistema de transporte y movilidad sostenible, creando nuevas oportunidades de inversión y creación de empleo. No obstante, los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril no han crecido al mismo ritmo que otros medios de transporte.
- (2) El mercado de servicios de transporte internacional de viajeros por ferrocarril de la Unión se abrió 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 libre acceso, bien mediante la licitación de contratos de servicio público o bien mediante ambas. La apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril debe repercutir positivamente en el funcionamiento del espacio ferroviario europeo único, dando lugar a una mejora de los servicios para los usuarios.
- (3) En su Libro Blanco sobre el transporte de 28 de marzo de 2011, la Comisión anunció su intención de completar el mercado interior de los servicios ferroviarios, eliminando los obstáculos técnicos, administrativos y jurídicos que impiden la entrada en el mercado ferroviario.
- (4) La realización del espacio ferroviario europeo único debe impulsar el desarrollo del transporte ferroviario como una alternativa creíble a otros modos de transporte, entre otras cosas en términos de precio y calidad.
- (5) Un objetivo específico del presente Reglamento es mejorar la calidad, la transparencia, la eficiencia y el rendimiento de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril.

- (6) Los servicios a escala transfronteriza prestados en virtud de contratos de servicios públicos, incluidos los servicios de transporte público que cubran las necesidades de transporte local y regional, deben ser aprobados por las autoridades competentes de los Estados miembros en cuyo territorio se presten los servicios.
- (7) Las autoridades competentes deben definir las especificaciones de las obligaciones de servicio público en el transporte público de viajeros. Dichas especificaciones deben ser coherentes con los objetivos políticos que figuran en los documentos de política de transporte público de los Estados miembros.
- (8) Las especificaciones de las obligaciones de servicio público en el transporte público de viajeros deben, en la medida de lo posible, generar efectos positivos de red, entre otras cosas, en términos de mejora de la calidad de los servicios, de cohesión social y territorial o de eficiencia global del sistema de transporte público.
- (9) Las obligaciones de servicio público deben estar en consonancia con la política de transporte público. Sin embargo, esto no da derecho a las autoridades competentes a recibir una cantidad de financiación específica.
- (10) En la preparación de los documentos de política de transporte público, debe consultarse a las partes interesadas que corresponda de conformidad con la legislación nacional. Entre ellas pueden incluirse operadores de transporte, gestores de infraestructuras, organizaciones de trabajadores y representantes de los usuarios de los servicios de transporte público.

- (11) Para los contratos de servicio público que no se adjudiquen basándose en un procedimiento de licitación competitiva, el cumplimiento de las obligaciones de servicio público por parte de los operadores de servicios públicos debe compensarse adecuadamente, con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera a largo plazo de los servicios de transporte público de viajeros de conformidad con los requisitos establecidos en la política de transporte público. En particular, dicha compensación debe fomentar el mantenimiento o el desarrollo de una gestión eficaz por el operador de servicio público y la prestación de servicios de transporte de viajeros con un nivel suficiente de calidad.
- (12) En el marco del establecimiento de un espacio ferroviario europeo único, los Estados miembros deben garantizar un nivel adecuado de protección social al personal de los operadores de servicio público.
- (13) Con miras a una integración adecuada de los requisitos sociales y laborales en los procedimientos de adjudicación de los contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros, los operadores de servicios públicos deben cumplir, al ejecutar los contratos de servicio público, con las obligaciones en materia del derecho social y laboral que se apliquen en el Estado miembro en el que se adjudique el contrato de servicio público y que se deriven de las leyes, reglamentos y decisiones, tanto a nivel nacional como de la Unión, así como de los convenios colectivos aplicables, siempre que dichas normas nacionales y su aplicación se atengan al Derecho de la Unión.
- (14) Cuando los Estados miembros exijan que el personal asumido por el operador anterior sea transferido al operador del servicio público recién seleccionado, se deben conceder a dicho personal los derechos que le habrían correspondido si se hubiera tratado de un traspaso en el sentido de la Directiva 2001/23/CE del Consejo¹. Los Estados miembros deben tener libertad para adoptar estas disposiciones.

¹ Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad (DO L 82 de 22.3.2001, p. 16).

- (15) Las autoridades competentes deben poner a disposición de todas las partes interesadas la información pertinente para la preparación de ofertas en el marco de procedimientos de licitación competitiva, garantizando la legítima protección de la información empresarial confidencial.
- (16) La obligación de una autoridad competente de proporcionar a todas las partes interesadas información esencial para la preparación de una oferta en el marco de un procedimiento de licitación competitiva no se debe extender a la generación de información adicional cuando dicha información no exista.
- (17) Para tener en cuenta la diversidad de la organización territorial y política de los Estados miembros, los contratos de servicios públicos pueden ser adjudicados por una autoridad competente formada por un grupo de autoridades públicas. Así las cosas, deben existir unas normas claras que fijen los cometidos respectivos de cada una de las autoridades públicas en el proceso de adjudicación de contratos de servicios públicos.
- (18) Teniendo en cuenta la diversidad de las estructuras administrativas en los Estados miembros, en el caso de contratos de prestación de servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente por un grupo de autoridades locales competentes, la determinación de las autoridades locales competentes con respecto a las «aglomeraciones urbanas» y «zonas rurales» sigue quedando a la discreción de los Estados miembros.
- (19) Los contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril deben adjudicarse sobre la base de un procedimiento de licitación competitiva, salvo en los casos establecidos en el presente Reglamento.
- (20) El procedimiento de licitación competitiva de un contrato de servicio público debe estar abierto a todos los operadores, ser equitativo y respetar los principios de transparencia y no discriminación.

- (21) En circunstancias excepcionales y para aquellos contratos de servicios públicos para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril que hayan sido adjudicados mediante un procedimiento de licitación competitiva, los nuevos contratos pueden ser adjudicados directamente por un período limitado de tiempo, con el fin de garantizar que se presten los servicios de la manera más eficiente posible respecto a su coste. Dichos contratos no deben renovarse para cubrir las mismas obligaciones de servicio público u otras similares.
- (22) En el caso de que, tras la publicación de la intención de convocar un procedimiento de licitación competitiva, solo un operador exprese su interés, las autoridades competentes pueden iniciar con este operador negociaciones para adjudicar el contrato, sin ulterior publicación de un procedimiento de licitación abierta.
- (23) Los umbrales *de minimis* para los contratos de servicio público adjudicados directamente deben adaptarse para reflejar los mayores volúmenes y costes unitarios en los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril en relación con otros modos de transporte contemplados en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo¹. También deben aplicarse los umbrales superiores a los servicios públicos de transporte de viajeros cuando el ferrocarril represente más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.
- (24) El establecimiento de un espacio ferroviario europeo único exige normas comunes relativas a la adjudicación de los contratos de servicio público en este sector, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de cada Estado miembro.

¹ Reglamento (CE) n.º 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 y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

- (25) Si se cumplen determinadas condiciones relacionadas con la naturaleza y estructura del mercado ferroviario o de la red ferroviaria, las autoridades competentes deben estar facultadas para adjudicar directamente contratos de servicios públicos para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril, en caso de que este tipo de contratos diera lugar a la mejora de la calidad de los servicios, de su eficiencia o de ambas cosas.
- (26) Las autoridades competentes pueden adoptar medidas para aumentar la competencia entre empresas ferroviarias mediante la limitación del número de contratos que conceden a una empresa ferroviaria.
- (27) Los Estados miembros deben garantizar que sus sistemas jurídicos prevean la posibilidad de que un organismo independiente evalúe, con un enfoque basado en criterios de rendimiento, las resoluciones de la autoridad competente para la adjudicación directa de contratos de servicios públicos para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril. Esto se puede llevar a cabo como parte de una revisión judicial.
- (28) Al preparar procedimientos de licitación competitiva, las autoridades competentes deben evaluar si son necesarias medidas para garantizar el acceso efectivo y no discriminatorio a un material rodante adecuado. Las autoridades competentes deben hacer público el informe de evaluación.
- (29) Para que el mercado pueda responder de forma más organizada, algunas características clave de los futuros procedimientos de licitación competitiva de los contratos de servicio público deben ser totalmente transparentes.
- (30) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 1370/2007 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, apartado 2, se añade el párrafo siguiente:

«Con sujeción a la aprobación de las autoridades competentes de los Estados miembros en cuyo territorio se presten los servicios, las obligaciones de servicio público podrán referirse a los servicios de transporte público a escala transfronteriza, incluidos aquellos que cubran necesidades de transporte local y regional.».

- 2) En el artículo 2, se intercala el punto siguiente:

«a *bis*) "servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril": el transporte público de viajeros por ferrocarril, excluido el transporte de viajeros por otros medios sobre vías tales como el metro o el tranvía;».

- 3) Se intercala el artículo siguiente:

«*Artículo 2 bis*

Especificación de las obligaciones de servicio público

1. La autoridad competente establecerá las especificaciones para las obligaciones de servicio público para la prestación de servicios de transporte público de viajeros y su ámbito de aplicación de conformidad con el artículo 2, letra e). Esto incluye la posibilidad de agrupar servicios que cubran costes con servicios que no los cubran.

Al establecer esas especificaciones y el ámbito de su aplicación, la autoridad competente debe respetar debidamente el principio de proporcionalidad, de conformidad con el Derecho de la Unión.

Las especificaciones deben ser compatibles con los objetivos políticos que figuran en los documentos de política de transporte público de los Estados miembros.

El contenido y el formato de los documentos de política de transporte público y los procedimientos de consulta de las partes interesadas pertinentes se determinarán de conformidad con la legislación nacional.

2. Las especificaciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberá tener por objetivo:
 - a) la consecución de los objetivos de la política de transporte público de forma eficiente en cuanto a los costes, y
 - b) la sostenibilidad financiera de la prestación del transporte público de viajeros, de acuerdo con los requisitos establecidos en la política de transporte público a largo plazo.».

- 4) El artículo 4 se modifica como sigue:
 - a) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «a) establecer claramente las obligaciones de servicio público, definidas en el presente Reglamento y especificadas de conformidad con su artículo 2 *bis*, que el operador de servicio público debe cumplir y las áreas geográficas correspondientes;
 - b) establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente:
 - i) los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, y

ii) la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos concedidos, de tal manera que se evite la sobrecompensación. En el caso de los contratos de servicio público no adjudicados con arreglo al artículo 5, apartados 1, 3 o 3 *ter*, 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;»;

b) se intercalan los apartados siguientes:

«4 *bis*. En la ejecución de los contratos de servicio público, los operadores de servicios públicos deberán cumplir con las obligaciones aplicables en el ámbito de la legislación social y laboral establecidas por el Derecho de la Unión, la legislación nacional o los convenios colectivos.

4 *ter*. Se aplicará la Directiva 2001/23/CE del Consejo* en caso de cambio de operador de servicio público, cuando dicho cambio constituya una transferencia de empresa en el sentido de la Directiva.

* Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad (DO L 82 de 22.3.2001, p. 16).»;

- c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:
- «6. 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. Respetando al mismo tiempo la Directiva 2001/23/CE, dichos documentos de licitación y los contratos de servicio público deberán, en su caso, incluir asimismo información sobre los derechos y obligaciones relativos a la transferencia de personal asumidos por el operador anterior.»;
- d) se añade el apartado siguiente:
- «8. Los contratos de servicio público exigirán al operador que proporcione a la autoridad competente la información esencial para la adjudicación de contratos de servicio público, garantizando al mismo tiempo la legítima protección de la información empresarial confidencial. 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 competitiva, garantizando la legítima protección de la información empresarial confidencial. Esta documentación incluirá información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos relativos al transporte público de viajeros objeto del procedimiento de licitación competitiva y el detalle de las especificaciones relativas a infraestructura pertinentes para el funcionamiento de los vehículos o del material rodante exigido, a fin de que las partes interesadas 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.».

5) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, cualquier autoridad local competente (independientemente de que sea una autoridad individual o una agrupación de autoridades que presten servicios públicos integrados de transporte de viajeros) podrá optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros o por adjudicar directamente contratos de servicio público a una entidad jurídicamente independiente sobre la cual la autoridad local competente (o, en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerza un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.

En caso de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril, el grupo de autoridades a que se refiere el párrafo primero puede estar compuesto únicamente por las autoridades competentes locales cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional. El servicio de transporte público de viajeros o el contrato de servicio público a que se refiere el párrafo primero sólo podrán cubrir las necesidades de transporte de las aglomeraciones urbanas, de las zonas rurales o de ambas.

Cuando una autoridad local competente adopte tal decisión se aplicará lo siguiente:»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Toda autoridad competente que recurra a un tercero que no sea un operador interno deberá adjudicar los contratos de servicio público con arreglo a un procedimiento de licitación competitiva, salvo en los casos indicados en los apartados 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 4 *ter*, 5 y 6. El procedimiento adoptado para la licitación competitiva estará abierto a cualquier operador, será equitativo y respetará los principios de transparencia y no discriminación. Tras la presentación de las ofertas y una posible preselección, podrán llevarse a cabo negociaciones, siempre en cumplimiento de los mencionados principios, con el fin de precisar los elementos que mejor permitan responder a la especificidad o la complejidad de las necesidades.»;

c) se intercalan los apartados siguientes:

«3 *bis*. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, respecto a los contratos de servicios públicos relativos a los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados sobre la base de un procedimiento de licitación competitiva, la autoridad competente podrá decidir conceder por un período limitado nuevos contratos directamente en caso de que la autoridad competente considere que la adjudicación directa está justificada por circunstancias excepcionales. Entre estas circunstancias excepcionales deberán incluirse las situaciones en que:

- ya haya otras convocatorias de procedimientos de licitación competitiva en marcha, gestionadas por la autoridad competente u otras autoridades competentes, que puedan afectar al número y la calidad de las ofertas que probablemente se recibirían si el contrato se concediera mediante un procedimiento de licitación competitiva, o
- se precisen cambios en el ámbito de aplicación de uno o varios contratos de servicio público para optimizar la prestación de los servicios públicos.

La autoridad competente motivará su decisión e informará de ello a la Comisión sin dilación indebida.

La duración de los contratos adjudicados en virtud de este párrafo será proporcional a la circunstancia excepcional de que se trate y, en cualquier caso, no superará los 5 años.

La autoridad competente publicará estos contratos. Cuando lo haga, tendrá en cuenta la legítima protección de la información empresarial confidencial y los intereses comerciales.

El contrato subsiguiente que se refiera a las mismas obligaciones de servicio público no se adjudicará basándose en esta disposición.

3 *ter*. En aplicación del apartado 3, las autoridades competentes podrán decidir que se aplique el siguiente procedimiento:

Las autoridades competentes podrán hacer públicas sus intenciones de adjudicar un contrato de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril mediante la publicación de un anuncio de información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Esta información deberá contener una descripción detallada de los servicios que sean objeto del contrato que se vaya a adjudicar, así como el tipo y la duración de dicho contrato.

Los operadores podrán manifestar su interés en un plazo establecido por la autoridad competente que no podrá ser inferior a los 60 días siguientes a la publicación del anuncio de información.

Si tras expirar este período:

- a) un solo operador ha manifestado su interés de participar en el procedimiento de adjudicación del contrato de servicio público, y
- b) el mismo ha demostrado debidamente que efectivamente será capaz de prestar el servicio de transporte que cumpla con las obligaciones establecidas en el contrato de servicio público, y
- c) la falta de competencia no sea el resultado de una restricción artificial de los parámetros de la contratación, y
- d) cuando no exista una alternativa razonable,

las autoridades competentes podrán iniciar las negociaciones con este operador con el fin de adjudicar el contrato sin ulterior publicación de un procedimiento de licitación abierta.»;

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

«4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, la autoridad competente podrá 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, en el caso de un contrato de servicio público que incluya transporte de viajeros por ferrocarril, en menos de 7 500 000 EUR, o

- b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros, o, en el caso de un contrato de servicio público que incluya servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril, de menos de 500 000 kilómetros.

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.»;

- e) se insertan los apartados siguientes:

«4 *bis*. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, la autoridad competente podrá optar por la adjudicación directa de los contratos de servicios públicos para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril:

- a) cuando considere que la adjudicación directa está justificada por las características estructurales y geográficas pertinentes del mercado y la red de que se trate, en particular, su tamaño, características de la demanda, la complejidad de la red, su aislamiento técnico y geográfico y los servicios que son objeto del contrato, y
- b) cuando un contrato de este tipo se traduzca en una mejora de la calidad de los servicios, de su eficiencia en términos de costes o de ambas cosas, en comparación con el anterior contrato de servicio público adjudicado.

Sobre esa base, la autoridad competente publicará una resolución motivada e informará de ello a la Comisión en el mes siguiente al de su publicación. La autoridad competente podrá proceder a la adjudicación del contrato.

Los Estados miembros en los que, el... [*fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], el volumen máximo anual sea inferior a 23 millones de tren-kilómetro y que tengan solo una autoridad competente a escala nacional y un contrato de servicio público que cubra toda la red, se considerará que cumplen la condición establecidas en la letra a). Cuando una autoridad competente de uno de esos Estados miembros decida adjudicar un contrato de servicio público directamente, el Estado miembro de que se trate informará de ello a la Comisión. El Reino Unido podrá decidir aplicar el presente párrafo a Irlanda del Norte.

Cuando la autoridad competente decida adjudicar un contrato de servicio público directamente, establecerá unos requisitos de funcionamiento medibles, transparentes y controlables. Esos requisitos deberán incluirse en el contrato.

Los requisitos de funcionamiento deberán cubrir en particular la puntualidad de los servicios, la frecuencia de las operaciones de los trenes, la calidad del material rodante y la capacidad de transporte para los viajeros.

El contrato incluirá indicadores de funcionamiento específicos que permitan a la autoridad competente llevar a cabo evaluaciones periódicas. El contrato también incluirá medidas eficaces y disuasorias que deberán imponerse en caso de que la empresa ferroviaria no cumpla con los requisitos de funcionamiento.

La autoridad competente deberá evaluar periódicamente si la empresa ferroviaria ha logrado sus objetivos para cumplir con los requisitos de funcionamiento establecidos en el contrato y hacer públicas sus conclusiones. Dicha evaluación periódica se llevará a cabo al menos cada cinco años. La autoridad competente deberá adoptar las medidas adecuadas y oportunas, incluyendo la imposición de sanciones contractuales efectivas y disuasorias en caso de que no se logren las mejoras necesarias en la calidad de los servicios, su eficiencia en términos de costes, o ambas cosas. La autoridad competente podrá, en cualquier momento, suspender o dar por terminado total o parcialmente el contrato adjudicado con arreglo a esta disposición en caso de que el operador no cumpla con los requisitos de funcionamiento.

4 ter. Salvo que esté prohibido por el derecho nacional, la autoridad competente podrá optar por la adjudicación directa de contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril cuando se refieran únicamente a la explotación de servicios ferroviarios de viajeros por un operador que gestione simultáneamente la totalidad o la mayor parte de la infraestructura ferroviaria en la que se presten los servicios, si la infraestructura ferroviaria está excluida de la aplicación de los artículos 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8, 13 y el capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo* de conformidad con el artículo 2, apartado 3, letras a) o b), de dicha Directiva.

No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, la duración de los contratos adjudicados directamente con arreglo al presente apartado y al apartado 4 *bis* del presente artículo no será superior a diez años, salvo cuando sea de aplicación el artículo 4, apartado 4.

Los contratos adjudicados de conformidad con el presente apartado y el apartado 4 *bis* serán publicados, teniendo al tiempo en cuenta la legítima protección de la información empresarial confidencial y los intereses comerciales.

* 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 (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).»;

f) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. En caso de interrupción de los servicios o de riesgo inminente de esa situación, la autoridad competente podrá adoptar medidas de emergencia.

Esta medida de emergencia adoptará la forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de servicio público, o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público. El operador de servicio público tendrá derecho a recurrir la decisión de imponer la prestación de determinadas obligaciones de servicio público. El período de adjudicación, prórroga o imposición de un contrato de servicio público como medida de emergencia no excederá de dos años.»;

g) se intercala el apartado siguiente:

«6 bis. 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 paquete de rutas. A tal efecto, las autoridades competentes podrán decidir, antes de poner en marcha el procedimiento de licitación competitiva, limitar el número de contratos que deben adjudicarse a la misma empresa ferroviaria.»;

h) en el apartado 7, se inserta el siguiente párrafo después del párrafo primero:

«En los casos previstos en el apartado 4 bis y 4 ter, dichas medidas deberán incluir la posibilidad de solicitar una evaluación de la resolución motivada adoptada por la autoridad competente, efectuada por un organismo independiente designado por el Estado miembro de que se trate. El resultado de dicha evaluación se hará público de conformidad con la legislación nacional.».

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 5 bis

Material rodante

1. A efectos de iniciar un procedimiento de licitación competitiva, las autoridades competentes deberán evaluar si son necesarias medidas para garantizar el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado. Esta evaluación tendrá en cuenta la presencia de empresas de alquiler de material rodante, o de otros agentes del mercado que alquilen material rodante, en el mercado de referencia. El informe de evaluación se hará público.

2. De acuerdo con la legislación nacional y en cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, las autoridades competentes podrán decidir la adopción de medidas apropiadas para garantizar el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado. Estas medidas podrán incluir:
 - a) la adquisición por la autoridad competente del 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, o
 - b) el otorgamiento por la autoridad competente de 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, incluyendo una garantía que cubra el riesgo de valor residual, o
 - c) el compromiso de la autoridad competente en el contrato de servicio público de hacerse cargo del material rodante en condiciones financieras predefinidas al concluir el contrato a precio de mercado, o
 - d) la cooperación con otras autoridades competentes para crear un mayor fondo común de material rodante.
3. Si el material rodante se pone a disposición de un nuevo operador de transporte público, la autoridad competente incluirá en los documentos de licitación toda la información disponible sobre el coste de mantenimiento y sobre el estado físico del material rodante.».

- 7) 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, apartados 1, 3, o 3 *ter*, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.».
- 8) El artículo 7 se modifica como sigue:
- a) el 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. Dicho informe incluirá 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, facilitará 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. El informe también deberá tomar en consideración los objetivos políticos que figuren en los documentos de política de transporte público del Estado miembro de que se trate. Los Estados miembros facilitarán el acceso centralizado a tales informes, por ejemplo a través de un sitio web común.»;

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

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

9) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3,

- i) el artículo 5 se aplicará a la adjudicación de contratos públicos de servicios de transporte de viajeros por carretera y por otros tipos de transporte por vía férrea diferentes del ferrocarril como el metro o el tranvía a partir del 3 de diciembre de 2019,
- ii) el artículo 5 se aplicará a los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril a partir del 3 de diciembre de 2019,
- iii) el artículo 5, apartado 6, y el artículo 7, apartado 3, dejarán de aplicarse partir de... *[6 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo]*.

La duración de los contratos adjudicados de conformidad con el artículo 5, apartado 6, entre el 3 de diciembre de 2019 y... *[6 años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo]* no excederá de 10 años.

Hasta el 2 de diciembre de 2019 los Estados miembros tomarán medidas para cumplir progresivamente el artículo 5 con el fin de evitar problemas estructurales graves, en particular, en lo que respecta a la capacidad de transporte.

Dentro de un plazo de seis meses a partir de... [*tres años después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento modificativo*], los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe de situación en el que destacarán la aplicación de la adjudicación progresiva de los contratos de servicio público de acuerdo con el artículo 5. Tomando como base los informes de situación de los Estados miembros, la Comisión llevará a cabo una revisión y, en su caso, presentará propuestas legislativas.»;

b) se intercala el apartado siguiente:

«2 bis. Los contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente sobre la base de un procedimiento distinto del procedimiento competitivo equitativo desde... [*fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*] hasta el 2 de diciembre de 2019 podrán continuar hasta su fecha de caducidad. A modo de excepción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, la duración de dichos contratos no será superior a diez años, salvo cuando sea de aplicación el artículo 4, apartado 4.»;

c) en el apartado 3, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) desde el 26 de julio de 2000 y antes de... [*fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación competitiva.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el... [*doce meses después 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..., el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente
