



Bruselas, 1 de octubre de 2015
(OR. en)

12243/15

Expedientes interinstitucionales:

2013/0028 (COD)

2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
N.º doc. Ción.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Asunto:	Cuarto paquete ferroviario: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único Propuesta de 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 - Orientación general

I. Introducción

El 30 de enero de 2013, la Comisión presentó el cuarto paquete ferroviario, que comprende seis propuestas legislativas destinadas a eliminar los obstáculos que persisten para la realización del espacio ferroviario europeo único, contribuyendo así a aumentar la cuota modal del ferrocarril en el transporte interior de la UE.

De forma más concreta, el objetivo principal de este conjunto de medidas legislativas es reforzar la calidad y la eficacia de los servicios ferroviarios eliminando cualquier obstáculo jurídico, institucional o técnico que pueda persistir, e impulsando el buen funcionamiento del sector del ferrocarril y su competitividad.

Este conjunto de medidas legislativas puede dividirse en dos pilares: un pilar «técnico» y un pilar «del mercado».

En junio de 2015 se alcanzó con el Parlamento Europeo un acuerdo sobre el pilar «técnico». En el pilar «del mercado» se están tratando dos propuestas de la Comisión: la propuesta de Directiva 2012/34/UE por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias («la Directiva sobre gobernanza») y la propuesta de 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 («el Reglamento OSP»).

II. Trabajo efectuado en los órganos del Consejo

El estudio de las tres propuestas de la Comisión del pilar del mercado en el Grupo «Transportes Terrestres» comenzó en julio de 2014. Durante la Presidencia italiana, se celebró un debate de orientación y se adoptó un informe de situación. Durante la Presidencia letona, se celebró otro debate de orientación y se adoptó un segundo informe de situación.

En julio de 2015, la Presidencia luxemburguesa presentó sus propuestas transaccionales sobre la Directiva sobre gobernanza y sobre el Reglamento OSP al Grupo. Se estudiaron en las reuniones del Grupo los días 9, 16 y 23 de julio y 8, 10, 16, 17 y 22 de septiembre.

El 30 de septiembre, el Coreper estudió las propuestas transaccionales de la Presidencia revisadas. En dicha reunión se resolvió la mayoría de las cuestiones pendientes. No obstante, aún quedan dos cuestiones pendientes. La Presidencia tomó nota de las observaciones de las delegaciones y propone unos textos revisados que deberán estudiar los ministros.

Los cambios en los anexos del presente informe respecto del informe presentado al Coreper se indican en **negrita y subrayado** y mediante [...].

Todas las delegaciones mantienen una reserva de estudio sobre dichos cambios. UK también mantiene una reserva de estudio parlamentario.

III. Cuestiones pendientes

La Presidencia ha tomado nota de las observaciones que han realizado varios Estados miembros al Coreper sobre ambos textos en referencia a los períodos de transición. La Presidencia opina que su propuesta transaccional sobre esta cuestión es equilibrada, puesto que algunos Estados miembros desean que los períodos de transición sean más largos y a otros les gustaría acortarlos. En cualquier caso, esta cuestión se debatirá muy probablemente durante las negociaciones con el Parlamento Europeo.

Tras los debates celebrados en la reunión del Coreper, la Presidencia opina que es necesario que los ministros adopten una decisión sobre los dos asuntos que se enumeran más abajo a fin de alcanzar una orientación general sobre esos dos expedientes.

Directiva sobre gobernanza

Coherencia entre la Directiva sobre gobernanza y el Reglamento OSP - artículo 10, apartado 2

En el Coreper, una delegación introdujo una propuesta de texto dirigida a garantizar la seguridad jurídica en referencia a posibles disposiciones conflictivas en la Directiva sobre gobernanza y en el Reglamento OSP con respecto al principio de libre acceso a la infraestructura ferroviaria. Otras varias delegaciones respaldaron dicha propuesta de texto. Sin embargo, otras delegaciones manifestaron importantes inquietudes puesto que temían que dicha propuesta condujera a unas condiciones de competencia desiguales, socavando así el equilibrio entre el Reglamento OSP y la Directiva sobre gobernanza.

Tras dichos debates, la Presidencia presentó algunas propuestas transaccionales a fin de mitigar las inquietudes manifestadas por las delegaciones que intervinieron en el Coreper. Se introdujo un cambio en el artículo 10, apartado 2, de la Directiva sobre gobernanza y se incluyeron aclaraciones adicionales en el considerando correspondiente. Tales cambios se reflejan en el anexo I del texto.

Excepción temporal en circunstancias excepcionales - artículo 5, apartado 3 bis

En el Coreper, una delegación propuso que se introdujeran algunos cambios en el artículo 5, apartado 3 *bis*, del texto de la Presidencia. Dicha disposición introduce una excepción temporal limitada a siete años que pretende abordar el caso de los Estados miembros que suelen adjudicar contratos mediante una convocatoria a licitación, pero que quieren tener la posibilidad de adjudicar directamente nuevos contratos de servicio público cuando se den circunstancias excepcionales. Esas circunstancias excepcionales se enumeran en dicha disposición.

Algunos de los cambios propuestos por la citada delegación se han incluido en la propuesta de texto de la Presidencia, recogida en el anexo II, que también se presentó al Coreper.

IV. Conclusión

Se ruega al Consejo que estudie los textos que figuran en los anexos del presente informe, resuelva el resto de las cuestiones pendientes y adopte una orientación general sobre ambos textos en su sesión del 8 de octubre de 2015.

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único

Artículo 1

La Directiva 2012/34/UE queda modificada como sigue:

-1. El artículo 2 se modifica de la forma siguiente:

a) En el apartado 3, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«3) Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 y 13 y del capítulo IV a las redes siguientes:

aa) Se añade un nuevo apartado 3 bis:

«3 bis. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies y 8 a las redes siguientes:

Redes locales de tráfico escaso que no superen una longitud de 100 km, empleadas para el tráfico de mercancías entre una línea principal y los puntos de origen y destino de los envíos a lo largo de estas líneas, siempre y cuando dichas líneas estén gestionadas por entidades diferentes al administrador de la infraestructura principal y a) sean empleadas por un único operador de transporte ferroviario de mercancías; o bien b) las funciones esenciales sean llevadas a cabo por un organismo no controlado por cualquier empresa ferroviaria [...]. En caso de que exista un único operador de transporte ferroviario de mercancías, los Estados miembros podrán también excluirlo del ámbito de aplicación del Capítulo IV hasta que otro candidato solicite hacer uso de la capacidad. Esta disposición puede aplicarse igualmente en los casos en los que la línea se emplee también, de forma limitada, para el servicio de transporte de viajeros. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas líneas de la aplicación de los artículos 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies y 8.»

ab) Se añade un nuevo apartado 3 *ter*:

«3 *ter*. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinqües* a las redes siguientes:

Redes regionales de tráfico escaso gestionadas por una entidad distinta al administrador de la infraestructura principal y empleadas para la prestación de servicios regionales de transporte de pasajeros por parte de una única empresa ferroviaria distinta de la empresa ferroviaria histórica del Estado miembro, hasta que la capacidad para el servicio de transporte de pasajeros en dicha red sea solicitada y siempre y cuando la empresa sea independiente de cualquier empresa ferroviaria que preste servicios de transporte ferroviario de mercancías. Esta disposición puede aplicarse igualmente en los casos en los que la línea se emplee también, de forma limitada, para el servicio de transporte de mercancías. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas líneas de la aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinqües*. »

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

«4) No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 3, las infraestructuras ferroviarias locales y regionales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario, y del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *quater* y del capítulo IV las infraestructuras ferroviarias locales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas infraestructuras. De conformidad con el procedimiento consultivo previsto en el artículo 62, apartado 2, la Comisión decidirá si la infraestructura ferroviaria puede ser considerada o no de importancia estratégica, teniendo en cuenta la longitud de las líneas ferroviarias de que se trate, su grado de utilización y el volumen de tráfico que podría verse afectado por la medida.»;

ba) Se añade un nuevo apartado 8 *bis*:

«8 *bis*) Durante un periodo de diez años contados desde la fecha de entrada en vigor de la Directiva, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los capítulos II y IV de la Directiva, con la excepción de los artículos 10, 13 y 56, las líneas ferroviarias aisladas de menos de 500 km con un ancho de vía diferente del de la red nacional principal que conecten con un país tercero en el que no sea aplicable la legislación ferroviaria de la UE y que estén gestionadas por un administrador de infraestructuras diferente al de la red nacional principal. Las empresas ferroviarias que operan exclusivamente en dichas líneas pueden ser excluidas del ámbito de aplicación del Capítulo II.

La exención puede renovarse por periodos no superiores a cinco años. Los Estados miembros que pretendan renovar dicha exención deberán comunicar su intención a la Comisión a más tardar doce meses antes de la fecha de vencimiento de la exención. La Comisión estudiará si se siguen cumpliendo las condiciones para una exención tal y como se definen en el párrafo anterior. Si no se cumplen dichas condiciones, la Comisión adoptará una decisión sobre la finalización de la exención de conformidad con el procedimiento consultivo a que hace referencia el artículo 62, apartado 2.»

c) Se inserta el apartado 12 siguiente:

«12) Cuando, en el contexto de una asociación público-privada existente firmada antes del 16 de junio de 2015, la parte privada de esta asociación sea también una empresa ferroviaria responsable de la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros en la infraestructura, los Estados miembros podrán seguir excluyendo a dicha parte privada del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *quinqüies* y limitar el derecho a recoger y depositar viajeros para servicios operados por empresas ferroviarias en la misma infraestructura que los servicios de transporte ferroviario de pasajeros prestados por la parte privada en virtud de la asociación público-privada.»

d) Se inserta el apartado 13 siguiente:

«(13) Los administradores de infraestructuras privadas que formen parte de una asociación público-privada acordada antes de [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva] y que no reciban fondos públicos deberán excluirse del ámbito de aplicación del artículo 7 quinquies, siempre que los préstamos y garantías financieras gestionadas por el administrador de infraestructuras no beneficien directa o indirectamente a determinadas empresas ferroviarias.»

1. El artículo 3 se modifica de la forma siguiente:

a) El texto del punto 2 se sustituye por el siguiente: ¹

2) «administrador de la infraestructura»: todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria en una red y de participar su desarrollo según lo determine el Estado miembro dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras;

2 bis) «desarrollo de la infraestructura ferroviaria»: planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura;

2 bis bis) «explotación de la infraestructura ferroviaria»: adjudicación de surcos ferroviarios, gestión del tráfico y fijación de cánones por el uso de la infraestructura²;

2 ter) «mantenimiento de la infraestructura ferroviaria»: trabajos destinados a mantener las condiciones y la capacidad de la infraestructura existente;

¹ Podría añadirse un considerando para precisar que es posible que una estructura ferroviaria funcione como estructuras separadas, empresas integradas verticalmente o empresas integradas verticalmente combinadas con la externalización.

² Podría añadirse un considerando para precisar que la explotación de la infraestructura ferroviaria incluye el control-mando y la señalización. Se incluirá un considerando para aclarar que, en este contexto, deberá garantizarse que la infraestructura es adecuada para su uso previsto.

2 *quater*) «renovación de la infraestructura ferroviaria»: trabajos de sustitución de gran calado en la infraestructura existente que no modifican su rendimiento general;

2 *quinqüies*) «mejora de la infraestructura ferroviaria»: trabajos de modificación de gran calado en la infraestructura existente que mejoran [...] su rendimiento general;

2 *sexies*) «funciones esenciales» de la gestión de la infraestructura: toma de decisiones sobre la adjudicación de surcos ferroviarios, incluyendo tanto la definición y la evaluación de la disponibilidad y la adjudicación de surcos ferroviarios individuales como la fijación de cánones por el uso de la infraestructura, lo que incluye el establecimiento y el cobro de los cánones, de conformidad con el marco de los cánones y el marco de adjudicación de capacidades creado por los Estados miembros en virtud de los artículos 29 y 39.»

b) Se añaden los siguientes puntos:

«31) «empresa integrada verticalmente»: una empresa en la que, con el significado recogido en el Reglamento del Consejo (CE) n.º 139/2004:

- un administrador de infraestructura ferroviaria es controlado por una empresa que, al mismo tiempo, controla una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructura ferroviaria, o

- un administrador de infraestructura ferroviaria es controlado por una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructura ferroviaria, o

- una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructura ferroviaria son controladas por un administrador de infraestructura ferroviaria.

También significa una empresa formada por distintos departamentos, entre ellos un administrador de infraestructura ferroviaria y uno o varios departamentos dedicados a la prestación de servicios de transporte que no poseen una personalidad jurídica diferente.

En los casos en los que un administrador de infraestructura ferroviaria y una empresa ferroviaria sean plenamente independientes entre sí, pero ambas estén controladas directamente por un Estado miembro sin una entidad intermediaria, no se considerará que constituyen una empresa integrada verticalmente a los efectos de la presente Directiva³.»

32) «asociación público-privada»: acuerdo vinculante entre organismos públicos y una o más empresas distintas al administrador de infraestructura ferroviaria principal de un Estado miembro⁴, en virtud del cual las empresas construyen total o parcialmente o financian la infraestructura ferroviaria y/o adquieren el derecho a ejercer cualquiera de las funciones enumeradas en el punto 2) durante un periodo de tiempo predeterminado. El acuerdo puede adoptar cualquier forma legalmente vinculante adecuada prevista en el Derecho nacional.

33) «consejo de administración»: **el** [...] órgano **superior** de una empresa que ejerce funciones ejecutivas y administrativas, responsable y cuentadante de la gestión diaria de la empresa.

33 bis) «consejo de supervisión»: **el** [...] **máximo** órgano de una empresa que lleva a cabo tareas de supervisión, por ejemplo el ejercicio del control del consejo de administración y de las decisiones estratégicas generales relativas a la empresa.

2. En el artículo 6, se sustituye el apartado 2 por el siguiente texto:

«A efectos del presente artículo, los Estados miembros que apliquen el artículo 7 bis, apartado 3, exigirán que la empresa se organice en distintas unidades de negocio que no posean una personalidad jurídica diferente dentro de una misma empresa.»

³ El concepto de independencia plena a efectos de esta definición podría precisarse en un considerando. La «entidad intermediaria» no debe entenderse como un Ministerio.

⁴ El hecho de que sea el Estado miembro el que determine qué entidad es el administrador de infraestructura ferroviaria principal podría precisarse en un considerando.

3. El texto del artículo 7 se sustituye por el siguiente:

«Artículo 7

Independencia del administrador de la infraestructura:

1. Los Estados miembros se asegurarán de que el administrador de la infraestructura es responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de una red y de que se le confía el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en dicha red, de conformidad con el Derecho nacional.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que el administrador de infraestructuras se organice como una entidad jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria y, en el caso de las empresas integradas verticalmente, de cualquier otra entidad jurídica encuadrada en ellas.

3. Los Estados miembros deberán asegurarse de que las mismas personas no pueden ser contratadas al mismo tiempo:

- como miembros del consejo de administración de un administrador de infraestructura ferroviaria y de una empresa ferroviaria,
- como personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales y como miembro del consejo de administración de una empresa ferroviaria,
- cuando exista un consejo supervisor, como miembros del consejo supervisor de un administrador de infraestructura ferroviaria y de una empresa ferroviaria.

4. En el caso de empresas integradas verticalmente, los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructura ferroviaria y las personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales no deben recibir ninguna contraprestación financiera de empresas ferroviarias ni primas relacionadas principalmente con los resultados financieros de [...] empresas ferroviarias privadas. Sin embargo, pueden ofrecérseles incentivos relacionados con los resultados globales del sistema ferroviario.

5. En el caso de que los sistemas de información sean comunes a diferentes entidades dentro de una empresa integrada verticalmente, el acceso a información sensible relacionada con funciones esenciales se restringirá al personal autorizado del administrador de infraestructura ferroviaria.

6. Lo dispuesto en el apartado 1 se entiende sin perjuicio de los derechos de toma de decisiones de los Estados miembros en lo que respecta al desarrollo y la financiación de la infraestructura ferroviaria y de las competencias de los Estados miembros en lo que respecta a la financiación de la infraestructura y a la fijación de cánones para su uso, así como de adjudicación de la capacidad, tal y como se define en los artículos 4, apartado 2, 8, 29 y 39.»

4. Se añaden los artículos 7 *bis* a 7 *octies* siguientes:

«Artículo 7 *bis*

Independencia de las funciones esenciales

1. Los Estados miembros deberán asegurarse de que el administrador de infraestructura ferroviaria es independiente desde el punto de vista organizativo y de toma de decisiones en lo que respecta a las funciones esenciales dentro de los límites establecidos en los artículos 4, apartado 2, 29 y 39.

2. Para la aplicación del apartado 1, los Estados miembros deberán en particular asegurarse de que:

- una empresa ferroviaria o cualquier otra persona jurídica no ejerce una influencia decisiva sobre el administrador de infraestructura ferroviaria en relación con las funciones esenciales, sin perjuicio del papel de los Estados miembros en lo que respecta a la definición del marco de fijación de los cánones y del marco de adjudicación de la capacidad y de las normas específicas de fijación de cánones de conformidad con los artículos 29 y 39.
- una empresa ferroviaria no tiene una influencia decisiva en los nombramientos y destituciones de personas responsables de la toma de decisiones sobre funciones esenciales⁵.
- la movilidad de las personas responsables de las funciones esenciales no crea conflictos de intereses.

⁵ Podría insertarse un considerando para precisar que los procedimientos de reclamación están también cubiertos.

3. Los Estados miembros podrán decidir que la fijación de cánones por el uso de la infraestructura y la adjudicación de surcos ferroviarios sean ejecutadas por un órgano responsable de la fijación de cánones y un órgano responsable de la adjudicación de surcos ferroviarios independientes de cualquier empresa ferroviaria en su forma jurídica, organización y toma de decisiones. En este caso, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones del artículo 7, apartado 2 y el tercer guion del artículo 7, apartado 3.⁶ El artículo 7, apartado 3, primer guion y el artículo 7, apartado 4, se aplicarán *mutatis mutandis* los responsables de departamento responsables de la infraestructura y de la prestación de servicios ferroviarios.

4. Las disposiciones de la presente Directiva referidas a las funciones esenciales de un administrador de infraestructura ferroviaria se aplicarán al órgano independiente de fijación de cánones y/o al órgano independiente de adjudicación.

Artículo 7 *ter*

Imparcialidad del administrador de infraestructura ferroviaria respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento

1. Las funciones de gestión del tráfico y planificación del mantenimiento se ejercerán de manera transparente y no discriminatoria.
2. En lo que respecta a la gestión del tráfico, los Estados miembros deberán asegurarse de que las empresas ferroviarias disponen de un acceso pleno y puntual a la información pertinente en casos de interrupciones que les afecten. Cuando el administrador de infraestructura ferroviaria conceda un acceso más avanzado al proceso de gestión del tráfico, deberá hacerlo para las empresas ferroviarias afectadas de forma transparente y no discriminatoria.
3. En lo que respecta a la planificación a largo plazo de mantenimiento y/o renovación de gran calado de la infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructura ferroviaria consultará a los candidatos y tendrá en cuenta en la medida de lo posible las preocupaciones manifestadas.

⁶ Podría incluirse un considerando para explicar cómo se habrán de aplicar las disposiciones pertinentes de la presente Directiva *mutatis mutandis* a las empresas integradas verticalmente en caso de que el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria no tengan personalidad jurídica distinta pero estén organizadas como divisiones distintas dentro de una misma empresa.

Artículo 7 *quater*

Externalizar y compartir las funciones del administrador de infraestructura ferroviaria⁷

1. Siempre que no genere conflictos de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información delicada a efectos comerciales, el administrador de infraestructura ferroviaria podrá:

- a) externalizar funciones a una entidad diferente, a condición de que esta última no sea una empresa ferroviaria, no controle una empresa ferroviaria ni esté controlada por una empresa ferroviaria;
- b) externalizar la ejecución de trabajos y tareas relacionadas en relación con el [...] desarrollo, el mantenimiento y la renovación de la infraestructura ferroviaria a empresas ferroviarias o sociedades que controlen la empresa ferroviaria o estén controladas por la empresa ferroviaria.

El administrador de infraestructura ferroviaria mantendrá el poder de supervisión y será responsable en última instancia del ejercicio de las funciones descritas en el artículo 3, apartado 2. Cualquier entidad que asuma funciones esenciales deberá respetar los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter* y 7 *quinqüies*.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, las funciones de gestión de la infraestructura podrán ser llevadas a cabo por diferentes administradores de infraestructura ferroviaria, incluidos los que son parte en acuerdos de asociación público-privada, siempre y cuando todos ellos cumplan los requisitos de los artículos 7, apartados 2 a 6, 7 *bis*, 7 *ter* y 7 *quinqüies* y asuman la plena responsabilidad por el ejercicio de las funciones en cuestión.

⁷ Podría insertarse un considerando para precisar que, en virtud del Derecho nacional, puede haber un acto legislativo que permita la externalización de las funciones del administrador de infraestructura ferroviaria.

2 *bis*. Cuando las funciones esenciales no se asignen a una compañía eléctrica, dicha entidad estará exenta de las normas aplicables a los administradores de infraestructuras, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las disposiciones pertinentes relativas al desarrollo de la red, en particular del artículo 8.

3. Sujeto a la supervisión del organismo competente independiente determinado por el Estado miembro, un administrador de infraestructura ferroviaria podrá celebrar acuerdos de cooperación con una o más empresas ferroviarias de forma no discriminatoria y con vistas a ofrecer ventajas a los clientes, como precios reducidos o una mejora del funcionamiento en la parte de la red cubierta por el acuerdo.

Dicho organismo supervisará la ejecución de los acuerdos en cuestión y podrá, en casos debidamente justificados, aconsejar su rescisión.

Además del artículo 6, serán aplicables las siguientes disposiciones:

- a) Respetando los procedimientos nacionales aplicables en cada Estado miembro, el administrador de infraestructura ferroviaria solo podrá emplear los ingresos procedentes de las actividades de gestión de la infraestructura, incluidos los fondos públicos, para financiar su propia actividad, como los pagos de sus créditos y el pago de dividendos a los [...] propietarios⁹ de la sociedad, entre los que puede incluirse cualquier accionista privado¹⁰.
- b) Los administradores de infraestructuras ferroviarias no concederán préstamos a empresas ferroviarias, ya sea de forma directa o indirecta.
- bb) Las empresas ferroviarias no concederán préstamos a administradores de infraestructuras ferroviarias, ya sea de forma directa o indirecta.
- c) Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente solo se concederán, desembolsarán y reembolsarán a los tipos y condiciones de mercado que reflejen el perfil de riesgo individual de la entidad en cuestión.
- cc) Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente concedidos antes de [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva] se mantendrán hasta su vencimiento, siempre y cuando fueran pactados a tipos de mercado y de que realmente sean desembolsados y reembolsados.

⁸ Podría insertarse un considerando para especificar que la disposición del artículo 31 no excluye que un Estado miembro prevea que los ingresos del administrador de infraestructura ferroviaria procedentes de los cánones por el uso de la infraestructura se desplace entre las cuentas del Estado.

⁹ Podría incluirse un considerando para aclarar que entre los propietarios están el Estado y los accionistas privados, con exclusión de la explotación.

¹⁰ Podría insertarse un considerando para precisar que el administrador de infraestructura ferroviaria podría pagar estos ingresos y dividendos directamente o a través de otra entidad dentro de la empresa.

- d) Cualquier servicio ofrecido por otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente al administrador de infraestructura ferroviaria se basará en contratos y se pagará o bien a precios de mercado o bien a precios que reflejen el coste de producción, más un margen de beneficio razonable.
- dd) Las deudas atribuidas al administrador de infraestructura ferroviaria se separarán claramente de las atribuidas a las otras entidades jurídicas de las empresas integradas verticalmente. Estas deudas se reembolsarán por separado. Esto no impide que el pago final de las deudas se realice a través de la empresa mencionada en el artículo 3, punto 31, primer guion, o a través de otra entidad dentro de la empresa.
- de) La contabilidad del administrador de infraestructura ferroviaria y la de esas otras entidades jurídicas dentro de una empresa integrada verticalmente se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento de las presentes disposiciones y permita una contabilidad separada y un circuito financiero transparente dentro de la empresa.
- f) Dentro de las empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructura ferroviaria mantendrá registros detallados de cualquier relación comercial o financiera con las otras entidades jurídicas dentro de dicha empresa.

Cuando las funciones esenciales sean llevadas a cabo por un órgano independiente de fijación de cánones y adjudicación de capacidad, de conformidad con el artículo 7 *bis*, apartado 3, y los Estados miembros no estén aplicando el artículo 7, apartado 2, las disposiciones del presente artículo se aplicarán *mutatis mutandis*. Las referencias al administrador de infraestructura ferroviaria, la empresa ferroviaria y otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente en el artículo 7 *quinquies* se entenderán como que se refieren a las respectivas unidades de negocio de la empresa. El cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 7 *quinquies* se demostrará en la contabilidad separada de las respectivas unidades de negocio de la empresa.

Artículo 7 *sexies*

Mecanismos de coordinación

Cuando proceda, los Estados miembros se asegurarán de que se establecen mecanismos de coordinación adecuados entre sus administradores de infraestructuras ferroviarias principales y todas las empresas ferroviarias y candidatas interesadas, tal como se indica en el artículo 8, apartado 3. Se podrá invitar a participar a un representante de los usuarios y de las autoridades locales o regionales. La coordinación, entre otros aspectos, hará referencia a:

- a) las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de infraestructura;
- b) el contenido de los objetivos de rendimiento orientados al usuario que establezcan los acuerdos contractuales previstos en el artículo 30 y el contenido y aplicación de los incentivos mencionados en el apartado 1 del mismo artículo;
- c) el contenido y aplicación de la declaración sobre la red que dispone el artículo 27;
- d) cuestiones de intermodalidad e interoperabilidad;
- e) cualquier otra cuestión relacionada con las condiciones de acceso a las infraestructuras y la utilización de las mismas y con la calidad de los servicios prestados por el administrador de infraestructura ferroviaria.

Artículo 7 septies

Red Europea de Administradores de Infraestructuras¹¹

1. Los Estados miembros deberán asegurarse de que sus administradores de infraestructuras ferroviarias principales participen y cooperen en una red que se reúna periódicamente para:
 - a) desarrollar la infraestructura ferroviaria de la Unión,
 - b) apoyar una ejecución puntual y eficaz del espacio ferroviario europeo único,
 - c) intercambiar buenas prácticas,
 - d) supervisar el funcionamiento y
 - e) contribuir a las actividades de supervisión del mercado a que hace referencia el artículo 15.
2. La Comisión será miembro de la red y apoyará su trabajo.»

¹¹ Un considerando podría incluirse para aclarar que se otorgará una base jurídica a las estructuras existentes.

5. El artículo 10 se modifica de la forma siguiente:

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

«2. **Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, las** empresas ferroviarias recibirán también en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria de todos los Estados miembros para la explotación [...] de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Las empresas ferroviarias podrán recoger viajeros en cualquier estación y depositarlos en cualquier otra. Dicho derecho incluirá el acceso a infraestructuras que conecten las instalaciones de servicio contempladas en el anexo II, punto 2.»;¹²

¹² Podría incluirse un considerando para aclarar que esta disposición que garantiza el libre acceso a la infraestructura ferroviaria para la prestación de los servicios nacionales de transporte de viajeros se entiende sin perjuicio de la facultad de las autoridades competentes a la hora de decidir qué empresa que debe considerarse para la adjudicación directa de los contratos de obligaciones de servicio público: «El derecho de las empresas ferroviarias a tener acceso a las infraestructuras no afecta a la posibilidad de que una autoridad competente conceda derechos exclusivos de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 o adjudique un contrato directamente con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 5 del mismo Reglamento. La existencia de dicho contrato de servicio público no debe dar derecho a los Estados miembros a prohibir a otras empresas ferroviarias el acceso a las infraestructuras ferroviarias de que se trate para prestar servicios de transporte ferroviario de viajeros, a menos que tales servicios pongan en peligro el equilibrio económico del contrato OSP.»

b) Se añade un nuevo apartado 1 *bis*:

«1 *bis* Sin perjuicio de las obligaciones internacionales de la Unión y de los Estados miembros, los Estados miembros que compartan frontera con un país tercero podrán limitar el derecho de acceso contemplado en el artículo 10 para los servicios operados desde dicho país tercero o con destino al mismo que utilicen una red cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la UE si surgen distorsiones de la competencia en el transporte ferroviario transfronterizo entre los Estados miembros y el país tercero en cuestión. Dichas distorsiones pueden deberse, entre otros factores, a la ausencia de un acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria y a los servicios relacionados en el país tercero en cuestión.

Si un Estado miembro, de conformidad con el presente apartado, tiene la intención de adoptar una decisión para limitar el derecho de acceso, deberá remitir el proyecto de decisión a la Comisión Europea y consultar a los demás Estados miembros como corresponda.

Si, en el plazo de tres meses, ni la Comisión ni ningún otro Estado miembro formulan objeciones, el Estado miembro podrá adoptar la decisión.

La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para la aplicación del presente apartado. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.»

13

c) Se suprimen los apartados 3 y 4.

¹³ Podrá añadirse un considerando para precisar que los Estados miembros podrán decidir que las condiciones para conceder el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria con fines de operar servicios de transporte ferroviario de pasajeros incluyan condiciones con el fin de permitir un sistema de servicio de transporte ferroviario de pasajeros dentro de un plan de horarios integrado.

6. El artículo 11 se modifica de la forma siguiente:

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

«1. Los Estados miembros podrán decidir que el derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2, se limite a la explotación de los servicios de transporte de viajeros entre un determinado origen y un determinado destino, en caso de que uno o más contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de dicho derecho ponga en peligro el equilibrio económico de ese contrato o contratos.»;

b) El texto del párrafo primero del apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«Para determinar si está o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes a que hace referencia el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico objetivo y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos. Esta tarea la realizarán cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro del mes siguiente a la presentación de la información sobre el servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

- a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;
- b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
- c) el administrador de infraestructuras;
- d) la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público.

c) El texto del apartado 3 se sustituye por el siguiente:

«3. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y precisará las condiciones en las que, dentro del mes siguiente a su notificación, pueda solicitar su revisión cualquiera de las entidades siguientes:

- a) la autoridad o autoridades competentes que sean pertinentes;
- b) el administrador de infraestructura ferroviaria;
- c) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público;
- d) la empresa ferroviaria que solicite el acceso.

Si decidiera que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4, el organismo regulador indicará los cambios que deban introducirse en ese servicio a fin de garantizar que se cumplan las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.»;

- d) En el apartado 4, se añade la segunda frase siguiente:

«La Comisión adoptará medidas comparables a los [36 meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva] en relación con los servicios nacionales de transporte de viajeros.»

- e) El texto del apartado 5 se sustituye por el siguiente:

«5. Los Estados miembros también podrán limitar el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria a efectos de explotación de servicios domésticos de transporte de pasajeros entre un origen y un destino determinados dentro del mismo Estado miembro cuando se haya concedido un derecho exclusivo de transporte de pasajeros entre estas estaciones conforme a un contrato de servicio público atribuido antes del 16 de junio de 2015 y cuando el operador del servicio público no reciba compensación por el funcionamiento de esos servicios. Tal limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o durante un máximo de 10 años contados desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, prevaleciendo el período más corto.»¹⁴

7. Se añade el artículo 13 *bis* siguiente:

Artículo 13 *bis*

Sistemas comunes de información y de billetería integrada

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1371/2007¹⁵ y en la Directiva 2010/40/UE¹⁶, los Estados miembros podrán exigir que las empresas ferroviarias que exploten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en el establecimiento de sistemas comunes de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas; podrán también decidir que dichos sistemas sean establecidos por las autoridades competentes. Los Estados miembros habrán de garantizar que, en caso de establecerse, esos sistemas no distorsionen el mercado ni discriminen entre las distintas empresas ferroviarias y que sean gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros.

2. Los Estados miembros dispondrán que las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros establezcan planes de emergencia y se aseguren de que dichos planes están debidamente coordinados para que, en caso de perturbación grave de los servicios, se preste a los viajeros la asistencia que contempla el artículo 18 del Reglamento (CE) n.º 1371/2007.»

¹⁴ Esta cuestión podría reflejarse también adecuadamente en el texto OSP (Obligación de Servicio Público), entre otras cosas para garantizar cierta coherencia entre los periodos de tiempo que figuran en el texto OSP y el texto normativo.

¹⁵ DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

¹⁶ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

8. En el artículo 38, el apartado 4 se sustituye por el siguiente:

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros en un Estado miembro en el que el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria esté limitado con arreglo al artículo 11 deberá informar a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de 18 meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar los posibles efectos económicos en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de diez días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.»

9. En el artículo 63, el apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión evaluará el efecto que haya causado la presente Directiva en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

A más tardar en esa misma fecha, la Comisión analizará si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de perturbación de la competencia en relación con los administradores de infraestructuras ferroviarias que formen parte de empresas integradas verticalmente. En su caso, propondrá nuevas medidas legislativas.»

10. En el artículo 56, apartado 1, se insertan las siguientes letras h), i) y j):

«h) gestión del tráfico;

i) planificación del mantenimiento y la renovación

j) cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 2, apartado 13, 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* y 7 *quinqües*.»

11. La referencia a la letra «g)» en los apartados 2 y 9 del artículo 56 se sustituyen por una referencia a la letra «j)».

12. El artículo 56, apartado 12, se modifica como sigue:

«Con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de contabilidad separada contempladas en el artículo 6 y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en el artículo 7 *quinqües*, el organismo regulador tendrá la capacidad de llevar a cabo auditorías o de iniciar auditorías externas de los administradores de infraestructuras ferroviarias, explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, empresas ferroviarias. En el caso de las empresas integradas verticalmente, estos poderes se extenderán a todas las personas jurídicas. El organismo regulador estará facultado para requerir toda la información pertinente. En particular, estará facultado para pedir a los administradores de infraestructuras ferroviarias, los explotadores de instalaciones de servicio y todas las empresas o entidades que efectúen o integren diferentes tipos de transporte ferroviario o de administración de infraestructuras de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 13 que presenten la totalidad o una parte de la información contable enumerada en el anexo VIII, con un nivel de detalle suficiente, según se considere necesario y proporcional.

Sin perjuicio de las facultades que tengan atribuidas las autoridades nacionales competentes en materia de ayudas estatales, el organismo regulador podrá también sacar conclusiones de estas cuentas respecto a cuestiones de ayudas estatales, de las que informará a dichas autoridades.

Los flujos financieros a que hace referencia el artículo 7 *quinqües*, letra a), los préstamos a que hace referencia el artículo 7 *quinqües*, letras c) y cc) y las deudas a que hace referencia el artículo 7 *quinqües*, letra dd) estarán sujetos a la supervisión del organismo regulador.

En caso de que un Estado miembro haya designados al organismo regulador como el organismo competente independiente a que hace referencia el artículo 7 *quater*, apartado 3, el organismo regulador evaluará los acuerdos de cooperación a que se hace referencia en dicho artículo.»

13. El artículo 32, apartado 4, se modifica como sigue:

«Los cánones por infraestructuras por la utilización de corredores de ferrocarril que se especifican en la Decisión 2009/561/CE de la Comisión se diferenciarán para incentivar que en determinados trenes se instale el Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) conforme a la versión adoptada por la Decisión 2008/386/CE, y versiones posteriores. Esta diferenciación no podrá tener como consecuencia ningún incremento en los ingresos del administrador de infraestructuras.

Los Estados miembros podrán decidir que esta diferenciación de cánones por utilización de infraestructuras no se aplique a las líneas ferroviarias especificadas en la Decisión 2009/561/CE por las que solo puedan circular trenes equipados con ETCS.

Los Estados miembros podrán decidir ampliar esta diferenciación a líneas ferroviarias no especificadas en la Decisión 2009/561/CE.»

14. En el artículo 57, se añade el apartado 10 siguiente:

«10. Para las decisiones que afecten a infraestructuras binacionales, los Estados miembros podrán requerir la coordinación entre los organismos reguladores interesados para garantizar un ajuste con la repercusión de las decisiones.»

Artículo 2¹⁷

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 36 meses después de la entrada en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

1. La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Los puntos 5 a 12 del artículo 1 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2020 a tiempo para el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020.

¹⁷ Podría incluirse el siguiente considerando para precisar que los Estados miembros pueden mantener las normas internas vigentes sobre acceso al mercado en virtud del Derecho nacional durante el periodo transitorio: «En el proceso de apertura a la competencia de los mercados ferroviarios nacionales mediante la concesión de acceso a las redes a cualquier empresa ferroviaria, los Estados miembros deberán contar con un periodo transitorio suficiente para adaptar sus legislaciones nacionales y su organización nacional. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder mantener sus normas nacionales vigentes en relación con el acceso al mercado hasta que termine el periodo transitorio.»

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

Propuesta de 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

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 1370/2007 se modifica como sigue¹⁸:

1. A continuación de la letra a) del artículo 2, se añade el siguiente punto:

«a bis) 'servicios públicos de transporte de pasajeros 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».

2. Se añade el artículo 2 bis siguiente:

«Artículo 2 bis

Especificación de las obligaciones de servicio público

1. La autoridad competente determinará los pliegos de condiciones de las obligaciones de servicio público en el transporte público de viajeros y el ámbito de su aplicación de conformidad con el artículo 2, letra e).

Dichos pliegos de condiciones serán coherentes con los objetivos de la política de transporte público.

2. 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 de la política de transporte público de la forma más rentable. Esto incluye la posibilidad de agrupar los servicios a un precio que cubra los costes con los servicios a un precio que no cubra los costes;

¹⁸ Podría añadirse el siguiente considerando: 'Un objetivo específico del presente Reglamento es mejorar la calidad, la transparencia, la eficiencia y el rendimiento de los servicios públicos de transporte de pasajeros por ferrocarril.'

- b) sostener financieramente la prestación del transporte público de viajeros de acuerdo con los requisitos establecidos en la política de transporte público a largo plazo.»^{19 20}

3. El artículo 4 se modifica de la forma siguiente:

0 bis) 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;»

a) 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, apartados 1 o 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;»

b) El texto del apartado 6 se sustituye por el 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.»

c)[...] Se añade el apartado 8 siguiente:

¹⁹ Podría añadirse el siguiente considerando: 'Las obligaciones de servicio público deberán estar en consonancia con la política de transporte público. Sin embargo, esto no da derecho a las autoridades competentes a recibir una cantidad específica de financiación.'

²⁰ Podría añadirse el siguiente considerando: «Para tener en cuenta la diversidad de la organización territorial y política de los Estados miembros, los contratos de servicios públicos podrán ser adjudicados por una autoridad competente que sea una combinación de autoridades públicas. Así las cosas, unas normas claras deberían fijar los cometidos respectivos de cada una de ellas en el proceso de adjudicación de contratos de servicios públicos.»

«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, teniendo en cuenta la legítima protección de la información comercial confidencial. 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 de la forma siguiente:

0 *bis*) En el apartado 2, la primera frase 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 que la autoridad local competente (o, en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.

En caso de servicio público en el transporte ferroviario, el grupo de autoridades a que se refiere el párrafo anterior puede estar compuesto únicamente de las autoridades competentes locales cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional. El servicio de transporte público de pasajeros o el contrato de servicio público a que se refiere el párrafo anterior sólo podrán cubrir las necesidades de transporte de las aglomeraciones urbanas y/o las zonas rurales²¹.»

0aa) En el artículo 5, apartado 3, la palabras «mencionados en los apartados 4, 5 y 6» se sustituyen por las palabras «especificados en los apartados 3 *bis*, [...] 4, 4 *bis*, 5 y 6».

²¹ Podría añadirse un considerando para aclarar que corresponde a los Estados miembros definir en la legislación nacional lo que corresponde a los conceptos de aglomeraciones urbanas y zonas rurales: «Teniendo en cuenta la diversidad de las divisiones administrativas existentes en los Estados miembros, en el caso de contratos de prestación de servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril adjudicados directamente por un grupo de autoridades locales competentes, tal y como se menciona en el artículo 5, apartado 2, seguirá quedando a la discreción de los Estados miembros determinar qué autoridades locales serán las competentes respecto a "aglomeraciones urbanas" y "zonas rurales".»

0b) Se añade el siguiente apartado 3 bis:

«3 bis. Respecto a los contratos públicos de servicios **para transporte ferroviario** adjudicados sobre la base de un procedimiento de licitación, la autoridad competente podrá decidir conceder temporalmente 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:

- la calidad y el número de ofertas se consideren insuficientes para garantizar una buena relación calidad-precio, o

- **haya varias convocatorias a licitación que esté gestionando la autoridad competente u otras autoridades competentes que puedan afectar al número y la calidad de las ofertas que sería posible recibir si el contrato se concede mediante licitación, o**

- se precisen cambios en el ámbito de aplicación de uno o varios contratos de servicio público para optimizar la prestación de servicios públicos.

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

[...] Los contratos **adjudicados de conformidad con este apartado** no superarán los [7] años.

Los contratos adjudicados de conformidad con el presente apartado serán publicados, teniendo en cuenta la legítima protección de la información comercial confidencial y los intereses comerciales²².»

²² Podría añadirse un considerando para aclarar los casos que queden cubiertos por la presente disposición.

0c) Se añade el siguiente apartado 3 ter:

«3 ter. En aplicación del artículo 5, 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 servicio público por ferrocarril a través de la publicación de un anuncio de información en el Diario Oficial de la Unión Europea.

El anuncio de 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 este período:

a) un solo operador ha manifestado su interés de participar en el procedimiento de adjudicación del contrato de servicio público; y

b) ha demostrado debidamente que efectivamente será capaz de proporcionar 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.»

- a) 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 menos de 7 500 000 EUR, en el caso de un contrato de servicio público incluidos los servicios de transporte público de viajeros 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 500 000 kilómetros en el caso de un contrato de servicio público, incluidos los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril.²³
- 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.»

²³ Podría incluirse un considerando para aclarar que el umbral más elevado se aplica a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o a los servicios públicos de transporte de viajeros cuando el ferrocarril represente más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.

aa) Se añade el siguiente apartado 4 *bis*:

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

- a) i) 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
- ii) Cuando un contrato de este tipo se traduciría en una mejora de la calidad de los servicios o en rentabilidad en comparación con el anterior contrato de servicio público.

Sobre esta base, la autoridad competente motivará su decisión e informará de ello a la Comisión sin dilación indebida.

Se considerará que cumplen las condiciones establecidas en el inciso i) los Estados miembros en los que, en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, 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. Cuando esos Estados miembros decidan adjudicar un contrato de servicio público directamente, informarán 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, definirá unos requisitos de funcionamiento medibles, transparentes y controlables. Esos requisitos deberán incluirse en el contrato.

Los requisitos de rendimiento 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 pasajeros.

El contrato incluirá indicadores de rendimiento específicos que permitan una evaluación periódica efectuada por la autoridad competente y especificará las medidas eficaces y disuasivas que deberán imponerse en caso de que la empresa ferroviaria no cumpla con los requisitos de rendimiento.

La autoridad competente deberá evaluar periódicamente y hacer público si la empresa ferroviaria ha logrado sus objetivos para cumplir con los requisitos de rendimiento establecidos en el contrato. Deberá adoptar las medidas adecuadas y oportunas, incluidas sanciones contractuales efectivas y disuasorias en caso de que no se logran las mejoras necesarias en la calidad de los servicios y/o la rentabilidad. La autoridad competente podrá, en cualquier momento, total o parcialmente, suspender o dar por terminado el contrato adjudicado con arreglo a esta disposición en caso de que el operador no cumpla con los requisitos de rendimiento.

b) cuando se refieran únicamente a la explotación de servicios ferroviarios de pasajeros por un operador que gestione simultáneamente la totalidad o la mayor parte de la infraestructura ferroviaria en la que se presten los servicios, que esté excluido de la aplicación del artículo 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinqüies*, 8, 13 y el capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE por la que se establece un espacio ferroviario europeo único de conformidad con el artículo 2, apartado 3, letras a) o b), de la Directiva 2012/34/UE.

A modo de excepción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, la duración de los contratos adjudicados directamente con arreglo al presente apartado 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 serán publicados, teniendo en cuenta la legítima protección de la información comercial confidencial y los intereses comerciales.»

ab) El texto del apartado 5 se sustituye por el siguiente:

«5. En caso de interrupción de los servicios o de riesgo inminente de tal 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. La adjudicación o prórroga de un contrato de servicio público como medida de emergencia, o la imposición de dicho contrato, no excederá de dos años.»

b) Se añade el siguiente apartado 6 *bis*:

«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 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

En vistas de un procedimiento de adjudicación, las autoridades competentes deberán evaluar si son necesarias medidas para garantizar el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado.»²⁴

²⁴ Podría incluirse un considerando para explicar que la finalidad de esta disposición es garantizar una competencia efectiva en el proceso de licitación.

6. En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el 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 o 3, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.»
7. El artículo 7 se modifica de la forma siguiente:
- 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, 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) la fecha prevista de inicio y duración del contrato de servicio público.»

8. El artículo 8 se modifica de la forma siguiente:

a) En el apartado 2, la primera frase 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 servicios de transporte de viajeros por carretera y por otros medios sobre vías diferentes del ferrocarril como el metro o los tranvías a partir del 3 de diciembre de 2019.
- ii) El artículo 5, con excepción del apartado 4 bis, se aplicará a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril a partir del 3 de diciembre de 2019.
- iii) El artículo 5, apartado 4 bis) se aplicará a servicios de transporte de viajeros por ferrocarril a partir de 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
- iv) El artículo 5, apartado 6, y el artículo 7, apartado 3, dejarán de aplicarse partir de 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Los contratos de servicio público para el transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente con arreglo al artículo 5, apartado 6 podrán continuar hasta la fecha de su expiración.»

b) Se añade el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. Los contratos de servicio público para los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril directamente, adjudicados sobre la base de un procedimiento distinto del procedimiento equitativo desde la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento hasta el 3 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 [la entrada en vigor del presente Reglamento], con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación equitativo.»

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
