



Documento de sesión

A8-0373/2016

7.12.2016

*****II**

RECOMENDACION PARA LA SEGUNDA LECTURA

respecto de la Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del 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 (11198/1/2016 – C8-0425/2016 – 2013/0028(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Wim van de Camp

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido. Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
ANEXO A LA RESOLUCIÓN LEGISLATIVA	7
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	8
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	12

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

respecto de la Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del 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 (11198/1/2016– C8-0425/2016 – 2013/0028(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: segunda lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Posición del Consejo en primera lectura (11198/1/2016 – C8-0425/2016),
 - Vistos los dictámenes motivados presentados por el Parlamento lituano, la Cámara de Diputados de Luxemburgo, el Senado neerlandés y el Congreso de los Diputados neerlandés, el Consejo Federal austríaco y el Parlamento sueco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n.º 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en los que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 11 de julio de 2013¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 8 de octubre de 2013²,
 - Vista su Posición en primera lectura³ sobre la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0028),
 - Visto el artículo 294, apartado 7, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el artículo 76 de su Reglamento,
 - Vista la Recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Transportes y Turismo (A8-0373/2016),
1. Aprueba la Posición del Consejo en primera lectura;
 2. Aprueba la declaración adjunta a la presente Resolución;
 3. Constata que el acto ha sido adoptado con arreglo a la Posición del Consejo;
 4. Encarga a su Presidente que firme el acto, conjuntamente con el Presidente del Consejo, de conformidad con el artículo 297, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
 5. Encarga a su Secretario General que firme el acto, tras haber comprobado que se han cumplido en debida forma todos los procedimientos, y que proceda, de acuerdo con el

¹ DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

² DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

³ Textos Aprobados de 26.2.2014, P8_TA(014)0148.

Secretario General del Consejo, a su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea;

6. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

ANEXO A LA RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Declaración del Parlamento Europeo sobre el traslado de trabajadores

En virtud del considerando 14 y del artículo 4, apartados 4 bis, 4 ter y 6, los Estados miembros deben respetar plenamente la Directiva 2001/23/CE en cuanto al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas y tienen derecho a ir más allá en la aplicación de dicha Directiva y adoptar medidas adicionales para la protección del personal con arreglo al Derecho de la Unión, por ejemplo exigir un traslado obligatorio de trabajadores, incluso aunque no se aplique la Directiva 2001/23/CE.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El pilar de mercado del cuarto paquete ferroviario

El pilar de mercado del cuarto paquete ferroviario consta de tres propuestas legislativas:

1. Una propuesta de modificación de la 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;
2. Una propuesta de modificación del 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;
3. Una propuesta de derogación del Reglamento (CEE) n.º 1192/69 relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.

2. La propuesta de la Comisión para modificar el Reglamento (CE) n.º 1370/2007

El objetivo general de la propuesta de la Comisión para modificar el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 es mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y aumentar su eficacia operativa. Esto contribuirá a mejorar la competitividad y el atractivo del sector ferroviario frente a los demás medios de transporte y a desarrollar en mayor medida el espacio ferroviario europeo único.

Para alcanzar el objetivo general, la Comisión propone introducir la obligatoriedad de adjudicar los contratos de servicio público mediante licitación, a fin de intensificar la presión competitiva en los mercados ferroviarios nacionales. El objetivo es aumentar la eficacia y mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Estas medidas van acompañadas de disposiciones destinadas a garantizar unas condiciones marco favorables para los procedimientos de licitación competitivos, en particular, normas sobre el acceso al material rodante.

La propuesta de la Comisión está estrechamente vinculada a la propuesta de modificación de la Directiva 2012/34/UE por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que introduce derechos de libre acceso para las empresas ferroviarias y refuerza las disposiciones relativas a la gobernanza de la gestión de las infraestructuras con el objetivo de mejorar el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria.

3. Negociaciones interinstitucionales

Tras la aprobación de la posición del Parlamento en primera lectura el 26 de febrero de 2014, se iniciaron las negociaciones interinstitucionales (con vistas a alcanzar un acuerdo temprano en segunda lectura), que tuvieron lugar entre octubre de 2015 y abril de 2016 bajo las Presidencias luxemburguesa y neerlandesa del Consejo. Tras seis rondas de diálogos tripartitos, el equipo negociador alcanzó un acuerdo con la Presidencia del Consejo el 19 de abril de 2016.

El texto del acuerdo fue presentado en la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) y aprobado el 12 de julio de 2016. Sobre la base de la aprobación de la Comisión TRAN, su presidente, en carta dirigida al presidente del Comité de Representantes Permanentes

(COREPER I), indicó que recomendaría al Pleno la aprobación de la posición del Consejo en primera lectura sin enmiendas, siempre y cuando fuese conforme al acuerdo alcanzado entre las dos instituciones. Tras la verificación jurídico-lingüística, el 17 de octubre de 2016 el Consejo adoptó su posición en primera lectura confirmando el acuerdo.

4. Principales elementos del acuerdo

a) Especificación de las obligaciones de servicio público (OSP)

Las autoridades competentes tendrán la obligación de definir claramente las especificaciones de las obligaciones de servicio público en el transporte público de viajeros y el ámbito de su aplicación, incluidas las zonas geográficas afectadas. Esto incluye la posibilidad de las autoridades competentes de **agrupar servicios que cubran costes con servicios que no los cubran**. Al definir las especificaciones, las autoridades competentes tendrán que respetar el principio de proporcionalidad, de conformidad con el Derecho de la Unión. Las especificaciones de las obligaciones de servicio público también deben ser compatibles con los objetivos políticos que figuran en los documentos de política de transporte público de los Estados miembros. Esta nueva obligación es aplicable a todos los medios de transporte terrestre contemplados en el Reglamento.

b) Compensación de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público

Las autoridades competentes tendrán que garantizar que las especificaciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público alcancen los objetivos de la política de transporte público de forma rentable. Además, la compensación deberá fijarse a un nivel que garantice la sostenibilidad financiera de la prestación de transporte público de viajeros de acuerdo con los requisitos establecidos en la política de transporte público a largo plazo.

c) Disposiciones sociales

Los operadores de servicio público tendrán que cumplir las obligaciones aplicables en los ámbitos del Derecho social y laboral establecidas por el Derecho de la Unión, el Derecho nacional o los convenios colectivos en el desempeño de las obligaciones de servicio público. Se aplicará la Directiva 2001/23/CE sobre el traspaso de empresas en caso de cambio de operador de servicio público cuando dicho cambio constituya un traspaso de empresa en el sentido de la Directiva. Cuando una autoridad competente exija a los operadores que cumplan determinadas normas sociales y de calidad, estas, incluidos los derechos y obligaciones relativos al traspaso del personal, deben figurar en los documentos de licitación y en los contratos de servicio público.

d) Suministro de información

Los operadores de servicios públicos y los administradores de la infraestructura estarán obligados a facilitar a la autoridad competente información que resulte esencial para la adjudicación de los futuros contratos de servicio público, en particular, información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos, así como las especificaciones de la infraestructura. Esta información debe ponerse a disposición de las partes interesadas cuando estén preparando sus ofertas, garantizando al mismo tiempo la legítima protección de la información comercial confidencial.

e) Especificidades ferroviarias relativas a las adjudicaciones internas

Cuando un contrato de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril se adjudica a un operador interno por un grupo de autoridades competentes locales, cada autoridad competente local debe tener un ámbito de competencia que no sea nacional y el contrato de servicio público adjudicado solo puede cubrir las necesidades de transporte de aglomeraciones urbanas, de zonas rurales o de ambas.

f) Procedimiento simplificado, transparente y no discriminatorio

Cuando una autoridad competente reciba una sola oferta tras la publicación de la intención de adjudicar un contrato de servicio público, puede seguir un procedimiento simplificado que implique negociaciones con el único licitador.

g) Adjudicación de contratos de servicio público

La adjudicación de contratos de servicio público en el ámbito ferroviario tiene que llevarse a cabo mediante licitación pública. No obstante, el Reglamento introduce excepciones a este principio permitiendo la adjudicación directa o un procedimiento simplificado en los siguientes casos:

- Circunstancias excepcionales: en el marco de una licitación, una autoridad competente podrá adjudicar directamente un contrato de servicio público por un período de hasta cinco años en determinadas situaciones, por ejemplo, cuando la autoridad competente gestione ya un determinado número de otras licitaciones que podrían afectar al número y la calidad de las ofertas que puede esperarse recibir o cuando la autoridad necesite modificar el ámbito de aplicación del contrato de servicio público.
- Los contratos de servicio público «de minimis»: el valor medio anual o la prestación anual de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril se sitúa por debajo de los umbrales definidos en el Reglamento (7,5 millones de euros al año o 500 000 km).
- Exención de rendimiento: cuando la autoridad competente considere que la adjudicación directa está justificada por las características estructurales y geográficas pertinentes del mercado y la red correspondiente, en particular, su tamaño, las características de la demanda, la complejidad de la red, su aislamiento técnico y geográfico y los servicios que cubre el contrato¹, y cuando un contrato de este tipo contribuya a mejorar la calidad de los servicios o la rentabilidad en comparación con el anterior contrato de servicio público adjudicado. La autoridad competente deberá hacer públicos los motivos justificados de esta decisión. Asimismo, deberá definir requisitos de rendimiento mensurables, transparentes y comprobables, así como evaluar y publicar periódicamente si el operador cumple estos requisitos.
- El administrador de la infraestructura y el operador del contrato de servicio público son la misma entidad y la infraestructura está excluida del ámbito de aplicación de la Directiva 2012/34/UE en lo que se refiere a los requisitos de independencia del administrador de la infraestructura.

h) Limitación del número de contratos adjudicados al mismo operador

La autoridad competente podrá decidir, antes de poner en marcha el procedimiento de licitación, limitar el número de lotes de un contrato de servicio público que pueden

¹ Esta condición no es aplicable a los Estados miembros en los que, en la fecha de entrada en vigor de este 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.

adjudicarse a la misma empresa ferroviaria. Dicha actuación debe llevarse a cabo con el objetivo de aumentar la competencia.

i) Acceso al material rodante ferroviario

La autoridad competente deberá **evaluar, en el marco de la preparación de un procedimiento de licitación, la situación en lo que se refiere al acceso al material rodante** para todos los licitadores potenciales y hacer pública dicha evaluación. A raíz de esta evaluación, la autoridad competente podrá decidir tomar medidas para garantizar el acceso al material rodante. Estas medidas incluyen: crear un fondo común de material rodante, proporcionar una garantía para la financiación del material rodante o comprometerse a adquirir el material rodante al final del contrato.

j) Entrada en vigor y transición

El Reglamento entrará en vigor a los doce meses de su publicación. Las nuevas normas sobre adjudicación de contratos de servicio público y la exención de rendimiento se aplicarán a partir del 3 de diciembre de 2019. No obstante, el artículo 5, apartado 6, que permite la adjudicación directa sin limitaciones, no dejará de aplicarse hasta seis años después de la fecha de entrada en vigor. Los contratos adjudicados con arreglo al artículo 5, apartado 6, podrán continuar hasta su fecha de vencimiento, sin superar un periodo de diez años.

5. Recomendación

Habida cuenta de que la Posición del Consejo en primera lectura es conforme al acuerdo alcanzado en las negociaciones interinstitucionales, el ponente recomienda que se apruebe sin enmiendas.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

Título	Modificación del 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
Referencias	11198/1/2016 – C8-0425/2016 – 2013/0028(COD)
Fecha 1ª lectura PE – Número P	26.2.2014 T7-0148/2014
Propuesta de la Comisión	COM(2013)0028 - C7-0024/2013
Fecha del anuncio en el Pleno de la recepción de la Posición del Consejo en primera lectura	27.10.2016
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 27.10.2016
Ponentes Fecha de designación	Wim van de Camp 13.10.2014
Examen en comisión	10.11.2016
Fecha de aprobación	5.12.2016
Resultado de la votación final	+: 30 -: 15 0: 0
Miembros presentes en la votación final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Ziļe
Suplentes presentes en la votación final	Daniel Dalton, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Fabio De Masi, Jeroen Lenaers
Fecha de presentación	7.12.2016