

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento de sesión

FINAL
A5-0171/2000

21 de junio de 2000

*****II**

RECOMENDACIÓN PARA LA SEGUNDA LECTURA

- I.** respecto de la posición común del Consejo con vistas a la adopción de una directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/18/CE sobre la concesión de licencias a las empresas ferroviarias
(5387/1/2000 - C5-0176/2000 - 1998/0266(COD))

- II.** respecto de la posición común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad
(5388/1/2000 – C5-0177/2000 – 1998/0267(COD))

Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo

Ponente: Hannes Swoboda

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común
- *** Dictamen conforme
mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

ÍNDICE

Página

PÁGINA REGLAMENTARIA	4
I. PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA	6
II. PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA	8
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	22

PÁGINA REGLAMENTARIA

En la sesión del 16 de septiembre de 1999, el Parlamento confirmó en primera lectura, de conformidad con el procedimiento de codecisión, su texto aprobado el 10 de marzo de 1999 sobre la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/18/CE sobre la concesión de licencias a las empresas ferroviarias (COM(1998) 0480 – 1998/0266 (COD)).

En la sesión del 27 de octubre de 1999, el Parlamento Europeo confirmó en primera lectura, de conformidad con el procedimiento de codecisión, su texto aprobado el 10 de marzo de 1999 respecto de la posición común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (COM(1998) 0480 – 1998/0267(COD)).

En la sesión del 13 de abril de 2000, la Presidenta del Parlamento anunció la recepción de las posiciones comunes, que remitió a la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo (5387/1/2000 - C5-0176/2000 y 5388/1/2000 – C5-0177/2000).

En la reunión del 19 de abril de 2000, la comisión había designado ponente a Hannes Swoboda.

En las reuniones de los días 19 de abril de 2000, 22 de mayo de 2000 y 21 de junio de 2000, la comisión examinó la posición común así como el proyecto de recomendación para la segunda lectura.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó el primer proyecto de resolución legislativa por 50 votos a favor, 1 voto en contra y 4 abstenciones, y el segundo proyecto de resolución legislativa por 49 votos a favor, 1 voto en contra y 5 abstenciones.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Konstantinos Hatzidakis (presidente), Emmanouil Mastorakis y Helmuth Markov (vicepresidentes), Hannes Swoboda (ponente), Pedro Aparicio Sánchez (suplente de Günter Lüttge), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cesaro, Luigi Cocilovo (suplente de Raffaele Fitto), Gerard Collins, Paolo Costa, Danielle Darras, Chris Davies (suplente de Elspeth Attwooll), Francis F.M. Decourrière, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (suplente de Reinhard Rack), Fernando Fernández Martín (suplente de Guido Viceconte), Jacqueline Foster (suplente de Renate Sommer), Jean-Claude Fruteau (suplente de Ulrich Stockmann), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, John Hume, Marie Anne Isler Béguin (suplente de Camilo Nogueira Román), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Constanze Angela Krehl (suplente de Demetrio Volcic), Sérgio Marques, Erik Meijer, Reinhold Messner, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Marieke Sanders-ten Holte (suplente de Dirk Sterckx), Gilles Savary, Dana Rosemary Scallon, Ingo Schmitt, Margie Sudre, Maurizio Turco, Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen y Mark Francis Watts.

La recomendación para la segunda lectura se presentó el 21 de junio de 2000.

El plazo de presentación de enmiendas a la posición común figurará en el proyecto de orden del día del período parcial de sesiones en que se examine la presente recomendación.

I. PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Resolución legislativa del Parlamento Europeo sobre la posición común del Consejo con vistas a la adopción de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/18/CE sobre la concesión de licencias a las empresas ferroviarias (5387/1/2000 - C5-0176/2000 - 1998/0266 (COD))

(Procedimiento de codecisión: segunda lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la posición común del Consejo (5387/1/2000 - C5-0176/2000),
 - Vista su posición en primera lectura¹ sobre la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(1998) 0480²),
 - Vista la propuesta modificada de la Comisión (COM(1999) 0616³),
 - Visto el apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE,
 - Visto el artículo 80 de su Reglamento,
 - Vista la recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo (A5-0171/2000),
1. Modifica la posición común del modo que se indica a continuación;
 2. Encarga a su Presidenta que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

¹ DO C 175 de 21.06.1999, pág. 98.

² DO C 321 de 20.10.1998, pág. 8.

³ DO C 116 de 26.4.2000, pág. 38.

(Enmienda 1)

ARTÍCULO 1, APARTADO 7

Sustitúyanse los artículos 12 y 13 por el texto siguiente:

Artículo 12**Suprimido**

Además de los requisitos exigidos en la presente Directiva, la empresa ferroviaria deberá respetar también la legislación y las disposiciones reglamentarias nacionales que sean compatibles con el Derecho comunitario y se apliquen de forma no discriminatoria, especialmente en lo que se refiere a:

- a) los requisitos técnicos y operativos específicos de los servicios ferroviarios;*
- b) los requisitos de seguridad que se aplican al personal, al material rodante y a la organización interna de la empresa;*
- c) las disposiciones relativas a la salud, la seguridad, las condiciones sociales y los derechos de los trabajadores y de los consumidores;*
- d) los requisitos aplicables a todas las empresas del sector correspondiente ferroviario que estén destinadas a beneficiar o proteger al consumidor.*

Justificación:

Debe velarse por que los principios en materia de concesión de licencias sean transparentes y se apliquen de forma no discriminatoria a todas las empresas ferroviarias que operan en el mercado. La imposición de los principios nacionales en materia de concesión de licencias por encima de las disposiciones comunitarias no beneficia a la transparencia ni a la realización del mercado interior en el sector ferroviario.

II. PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Resolución legislativa del Parlamento Europeo respecto de la posición común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (5388/1/2000 – C5-0177/2000 – 1998/0267(COD))

(Procedimiento de codecisión: segunda lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la posición común del Consejo (5388/1/2000 - C5-0177/2000),
 - Vista su posición en primera lectura¹ sobre la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(1998) 0480²),
 - Vista la propuesta modificada de la Comisión (COM(1999) 0616³),
 - Visto el apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE,
 - Visto el artículo 80 de su Reglamento,
 - Vista la recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo (A5-0171/2000),
1. Modifica la posición común del modo que se indica a continuación;
 2. Encarga a su Presidenta que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

¹ DO C 175 de 21.06.1999, pág. 98.

² DO C 321 de 20.10.1998, pág. 10.

³ DO C 116 de 26.4.2000, pág. 40.

(Enmienda 1)
Considerando 40 bis (nuevo)

debe tenerse en cuenta que en todos estos años no se ha invertido lo suficiente en capacidad, infraestructura y tecnología de transportes y que ahora debe recuperarse este retraso;

Justificación:

En las últimas décadas se ha invertido considerablemente en infraestructura de carreteras, pero no en infraestructura ferroviaria. Con toda probabilidad, la recuperación de este retraso conllevará en los próximos años importantes inversiones verdaderamente esenciales.

(Enmienda 2)
Considerando 46

se requieren medidas específicas para tener en cuenta la situación específica geopolítica y geográfica de determinados Estados miembros, así como una organización específica del sector ferroviario en varios Estados miembros, garantizando al mismo tiempo la integridad del mercado interior;

Suprímase

Justificación:

Véase la enmienda 17.

(Enmienda 3)
Artículo 2, letra b)

b) *Candidato:* la empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias y, en los Estados miembros que prevean esta posibilidad, otras personas físicas o jurídicas interesadas comercialmente o por razones de servicio público en adquirir capacidad de infraestructura, tales como las autoridades

b) *Candidato:* la empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias y, en los Estados miembros que prevean esta posibilidad, otras personas físicas o jurídicas interesadas comercialmente o por razones de servicio público en adquirir capacidad de infraestructura, tales como las autoridades

públicas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 1191/69, consignatarios, cargadores y operadores de transporte combinado, para la explotación de un servicio ferroviario en sus territorios respectivos;

públicas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 1191/69, consignatarios, cargadores y operadores de transporte combinado, para la explotación de un servicio ferroviario en sus territorios respectivos. ***Lo antes posible, y a más tardar en 2005, toda persona física o jurídica interesada comercialmente o por razones de servicio público en adquirir capacidad de infraestructura para la explotación de un servicio ferroviario debe poder solicitar esa capacidad;***

Justificación:

También otros candidatos deben tener a la larga la posibilidad de solicitar capacidad.

(Enmienda 4)
Artículo 4, apartado 2

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no gozara de independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria, las funciones descritas en el presente capítulo distintas de la recaudación de los cánones serán desempeñadas por un organismo de tarificación que goce de dicha independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria.
El presente apartado no se aplicará a los Estados miembros que hayan establecido un órgano de regulación ferroviario de conformidad con el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 91/440/CEE, en cuyo caso se aplicará el apartado 5 del artículo 6 de dicha Directiva.

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no gozara de independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria, las funciones descritas en el presente capítulo distintas de la recaudación de los cánones serán desempeñadas por un organismo de tarificación que goce de dicha independencia respecto de cualquier empresa ferroviaria.

Justificación:

Puesto que, con vistas a la visibilidad y comparabilidad de los ferrocarriles europeos, está prevista la creación en todos los Estados miembros de un organismo de reglamentación, debe suprimirse el segundo párrafo de este artículo.

(Enmienda 5)
Artículo 7, apartado 1

1. Los cánones por utilización de infraestructura ferroviaria se abonarán al administrador de infraestructuras y se utilizarán para financiar su actividad.

1. Los cánones por utilización de infraestructura ferroviaria se abonarán al administrador de infraestructuras y se utilizarán para financiar su actividad. ***El objetivo perseguido, a medio y largo plazo, es la cobertura de los costes de funcionamiento y de mantenimiento de la infraestructura existente por parte de los usuarios de la misma. Para ello, debe garantizarse el respeto del principio de una competencia leal y no discriminatoria entre los Estados miembros, entre los distintos modos de transporte y entre las distintas empresas de transporte.***

Justificación:

El principio de la plena cobertura de los costes sólo podrá aplicarse si afecta simultáneamente a todos los modos de transporte. De no ser así, se corre el riesgo de que el transporte ferroviario pierda una vez más una gran parte de su atracción y se da una señal equivocada a los usuarios.

(Enmienda 6)

Artículo 7, apartado 3

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 ó 5 y en el artículo 8, el canon por utilización de acceso mínimo y acceso por la vía a instalaciones de servicio, será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario. ***La prestación de los servicios previstos en el punto 2 del anexo II no estará cubierta por el presente artículo.***

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 ó 5 y en el artículo 8, el canon por utilización de acceso mínimo y acceso por la vía a instalaciones de servicio, será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.

Justificación:

La última frase del apartado 3 del artículo 7 se convierte en el nuevo apartado 6 bis del mismo artículo; v. enmienda 8.

(Enmienda 7)

Artículo 7, apartado 5

5. El canon por utilización de infraestructuras podrá ser modificado para tener en cuenta el coste de los efectos ambientales causados por la explotación del

5. El canon por utilización de infraestructuras podrá ser modificado para tener en cuenta el coste de los efectos ambientales causados por la explotación del

servicio ferroviario deberá diferenciarse en función de la magnitud del efecto causado. ***De no existir*** una tarificación ***comparable*** de los costes ambientales ***en*** otros modos de transporte que compitan con el ferrocarril, ***las modificaciones no podrán tener como consecuencia ningún cambio en los ingresos del administrador de infraestructuras.*** Si se hubiera introducido una tarificación comparable de los costes ambientales en otros medios de transporte que compitan con el ferrocarril y ello causara ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos.

servicio ferroviario deberá diferenciarse en función de la magnitud del efecto causado. ***Sin embargo,*** una tarificación de los costes ambientales ***sólo estará autorizada si existe una tarificación comparable también para*** otros modos de transporte que compitan con el ferrocarril. Si se hubiera introducido una tarificación comparable de los costes ambientales en otros medios de transporte que compitan con el ferrocarril y ello causara ingresos adicionales, corresponderá a los Estados miembros decidir el destino de los mismos.

Justificación:

Una mayor competencia en el caso de los ferrocarriles requiere también unas condiciones de competencia leales y similares para todos los modos de transporte.

(Enmienda 8)

Artículo 7, apartado 6 bis (nuevo)

6 bis. La prestación de los servicios previstos en el punto 2 del anexo II no estará cubierta por el presente artículo. Sin perjuicio de lo que antecede, el gestor de la infraestructura, al fijar los precios de los servicios a que se refiere el apartado 2 del Anexo II, deberá tomar en consideración la situación de competencia en el sector de los transportes ferroviarios.

Justificación:

El nuevo apartado facilita una indicación más clara también en lo que respecta a la situación de competencia.

(Enmienda 9)

Artículo 8, apartado 1

1. ***Cuando un Estado miembro desee*** recuperar totalmente los costes en que haya

1. ***Con el fin de*** recuperar totalmente los costes en que haya incurrido el

incurrido el administrador de infraestructuras, siempre que el mercado pueda aceptarlo, **podrá** cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorias, sin dejar de garantizar una competitividad óptima, en particular, del tráfico internacional ferroviario de mercancías. El sistema de cánones debe respetar los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

Sin perjuicio de los principios mencionados en el párrafo primero sólo se podrán utilizar las siguientes opciones para recaudar recargos: recargos para segmentos de mercado concretos, contratos negociados individualmente y un sistema de cánones fijos y variables. No obstante, en segmentos de mercado que podrían pagar al menos los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, más una tasa de rentabilidad que pueda soportar el mercado, no se impedirá a dicho segmento del mercado la utilización de la capacidad de la infraestructura.

administrador de infraestructuras, siempre que el mercado pueda aceptarlo, **los Estados miembros podrán** cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima, en particular, del tráfico internacional ferroviario de mercancías. El sistema de cánones debe respetar los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

Sin embargo, no deben establecerse cánones tan elevados que se impida la utilización de la infraestructura a segmentos enteros de mercado o a una gran parte de ellos, siempre que empresas aisladas de dicho segmento puedan por lo menos pagar los costes marginales.

Justificación:

Esta reformulación y mejora está destinada a hacer el texto más conciso y más simple y a dotarlo de más flexibilidad.

(Enmienda 10)
Artículo 12

Los administradores de infraestructuras podrán aplicar un canon adecuado en concepto de la capacidad que, habiéndose solicitado, no se utilice. Dicho canon por reserva proporcionará incentivos para el uso eficiente de la capacidad.

Los administradores de infraestructuras podrán aplicar un canon adecuado en concepto de la capacidad que, habiéndose solicitado, no se utilice. Dicho canon por reserva proporcionará incentivos para el uso eficiente de la capacidad.

Los administradores de infraestructuras mantendrán un registro actualizado de las empresas o entidades públicas a las que se haya adjudicado capacidad y del uso que hayan hecho de la capacidad adjudicada. Este registro podrá ser consultado por cualquier candidato autorizado.

Justificación:

En aras de la transparencia, debería mantenerse un registro de las empresas que ocupan capacidad de infraestructura y del uso que hacen de la misma.

(Enmienda 11)
Artículo 14, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Los Estados miembros podrán, para garantizar un servicio de transporte adecuado desde el punto de vista del servicio público, adoptar las medidas necesarias para que, en la adjudicación de la capacidad de infraestructura, se dé la prioridad a los servicios de transporte de servicio público. En este caso, los Estados miembros podrán conceder al operador que explote la infraestructura una compensación por las pérdidas financieras que resulten de que una capacidad de infraestructura determinada haya debido adjudicarse en interés de los servicios de transporte de servicio público.

Justificación:

También en un sector ferroviario europeo abierto y liberalizado puede ser necesario dar prioridad a los servicios de transporte de servicio público.

(Enmienda 12)

Artículo 14, apartado 2

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no fuere independiente de cualquier empresa ferroviaria, las funciones mencionadas en el apartado 1 y que se describen en el presente capítulo serán ejercidas por un organismo adjudicador que en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones sea independiente de toda empresa ferroviaria.

El presente apartado no se aplicará a los Estados miembros que hayan establecido un órgano de regulación ferroviario de conformidad con el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 91/440/CEE, en cuyo caso se aplicará el apartado 5 del artículo 6 de dicha Directiva.

2. Si en los aspectos legal, organizativo o de toma de decisiones el administrador de infraestructuras no fuere independiente de cualquier empresa ferroviaria, las funciones mencionadas en el apartado 1 y que se describen en el presente capítulo serán ejercidas por un organismo adjudicador que en los aspectos legal, organizativo y de toma de decisiones sea independiente de toda empresa ferroviaria.

Justificación:

Puesto que, en aras de la visibilidad y comparabilidad de los ferrocarriles europeos, se prevé la creación en todos los Estados miembros de un organismo de reglamentación, debe suprimirse este párrafo.

(Enmienda 13)

Artículo 15, apartado 4

4. En virtud de la cooperación a que se refiere el apartado 1, los administradores de infraestructuras ***podrán evaluar*** las necesidades y, en caso necesario, ***organizar y proponer*** la creación de franjas ferroviarias internacionales, a fin de facilitar la explotación de los trenes de

4. En virtud de la cooperación a que se refiere el apartado 1, los administradores de infraestructuras ***evaluarán*** las necesidades y, en caso necesario, ***organizarán y propondrán*** la creación de franjas ferroviarias internacionales, a fin de facilitar la explotación de los trenes de

mercancías para los que se presenten solicitudes específicas contempladas en el artículo 23.

mercancías para los que se presenten solicitudes específicas contempladas en el artículo 23.

Justificación:

Es necesario indicar claramente que el objetivo es evaluar la necesidad de trazados ferroviarios internacionales y proponer la creación de trazados ferroviarios internacionales.

(Enmienda 14)

Artículo 16, apartado 1

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura podrán ser presentadas **por empresas ferroviarias y sus agrupaciones internacionales. Además de éstas, los Estados miembros podrán permitir a otros candidatos que soliciten capacidad de infraestructura en sus territorios respectivos.**

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura podrán ser presentadas **por todos los candidatos contemplados en el artículo 2, letra b).**

Justificación:

Adecuación a la modificación de la definición del artículo 2, letra b).

(Enmienda 15)

Artículo 17, apartado 5

5. En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años. En casos **concretos**, el administrador de infraestructuras podrá acordar un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

5. En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años. En casos **excepcionales**, el administrador de infraestructuras podrá acordar un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. **Sólo en determinados casos específicos y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo será posible un período de vigencia superior a 10 años.**

Justificación:

Debería preverse un límite temporal en función de la magnitud de las inversiones que deben realizarse.

(Enmienda 16)
Artículo 31

Los organismos reguladores nacionales ***mantendrán un activo intercambio de opiniones y de experiencias con objeto de coordinar sus principios de adopción de decisiones en toda la Comunidad.*** La Comisión les prestará apoyo en esta actividad.

Los organismos reguladores nacionales ***intercambiarán información acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones y se prestarán asistencia mutua en aplicación en lo dispuesto en el artículo 30.*** La Comisión les prestará apoyo en esta actividad.

Justificación:

La creación de un organismo regulador europeo no parece necesaria, por lo menos en un futuro inmediato, por lo que deberá establecerse una práctica europea de toma de decisiones mediante la coordinación de los organismos reguladores nacionales y armonizar las condiciones en materia de competencia.

(Enmienda 17)
Artículo 33

Excepciones

Suprímase

1. Durante un período de cinco años a partir del ... *, los Estados miembros siguientes:

– Irlanda, por su condición de Estado miembro situado en una isla, con enlace ferroviario sólo con uno de los demás Estados miembros;

el Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte, por la misma razón; y

Grecia, por su calidad de Estado miembro sin enlace ferroviario directo con ninguno de los demás Estados miembros, no estarán obligados a aplicar los requisitos enunciados en:

a) los artículos 3, 4.2, 13, 14, 17, 21.4, 21.6, 22, 24.3, 25 a 28 y 30, con la

* Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

condición de que las decisiones relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura o a la percepción de cánones puedan ser objeto de recurso, cuando así lo solicite por escrito una empresa ferroviaria, ante un organismo independiente, que se pronunciará en un plazo de dos meses a partir de la presentación de toda la información pertinente y cuya decisión estará sujeta a control judicial, y

b) el artículo 32 en lo que respecta a los servicios de transporte ferroviario que no entran dentro del ámbito del artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE.

2. No obstante en los casos en que:

a) más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 95/18/CE, en el caso de Irlanda y de Irlanda del Norte, una empresa ferroviaria con tal licencia concedida en otro lugar presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios competidores en Irlanda, Irlanda del Norte y Grecia, o con destino o procedencia en dichos países, en cuyo caso se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 35; ó

b) una empresa ferroviaria que explote servicios ferroviarios en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios en el territorio de otro Estado miembro, o con destino o procedencia en el territorio de otro Estado miembro (en el caso de Irlanda, o del Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte, o ambos, otro Estado miembro fuera de sus territorios), las

excepciones contempladas en el apartado 1 no se aplicarán.

En el plazo de un año a partir de la recepción, bien de la decisión adoptada de acuerdo con el procedimiento consultivo contemplado en el apartado 2 del artículo 35, según se menciona en la letra a), o bien de la notificación de la solicitud oficial a que se refiere la letra b), el Estado miembro o los Estados de que se trate (Irlanda, el Reino Unido, en lo que se refiere a Irlanda del Norte, o Grecia) pondrán en vigor normas legales para dar cumplimiento a los artículos contemplados en el apartado 1.

3. Toda excepción prevista en el apartado 1 podrá prorrogarse por periodos no superiores a cinco años. En un plazo máximo de doce meses antes de la expiración de la excepción un Estado miembro que se acoja a tal excepción podrá dirigirse a la Comisión para solicitar una renovación de la excepción. Toda solicitud en ese sentido deberá motivarse. La Comisión examinará dicha solicitud y adoptará una decisión con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 35. Se aplicará el procedimiento consultivo a cualquier decisión relacionada con la solicitud.

En su decisión, la Comisión tendrá en cuenta cualquier modificación de la situación geopolítica y la evolución del mercado del transporte ferroviario del Estado miembro, o con destino o procedencia en él, que haya solicitado la renovación de la excepción.

4. Luxemburgo, como Estado miembro con una red ferroviaria relativamente pequeña, no debe aplicar hasta el 31 de agosto del año 2004 la

exigencia de otorgar a un organismo independiente las funciones de determinar un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura como se prevé en los artículos 4 y 14, en la medida en que obligan a los Estado miembros a que establezcan organismos independientes que desempeñen las funciones a que se refieren dichos artículos.

Justificación:

No existe ninguna justificación práctica para nuevas disposiciones transitorias, cuya validez deberá poder prorrogarse en parte ulteriormente, puesto que, además, por un lado, por razones de competencia leal, el nuevo Derecho comunitario deberá ser aplicable uniformemente en todos los Estados miembros y, por otro, habrá que aplicar los principios de veracidad y transparencia de los costes, precisamente en interés de los contribuyentes europeos y de los usuarios de los servicios de transportes.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONCESIÓN DE LICENCIAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

1. El objetivo de la propuesta de la Comisión era garantizar un sistema común de concesión de licencias a todas las empresas ferroviarias con el fin de proteger a los usuarios y de ofrecer servicios manteniendo a la vez un elevado nivel de seguridad. Para ello, la propuesta estableció determinadas exigencias en relación con la buena reputación, la idoneidad financiera, la competencia profesional y la cobertura de seguros, así como condiciones de seguridad para la obtención de una licencia, obligatoria para el funcionamiento de los servicios ferroviarios y válida en todo el territorio de la Comunidad.
2. El 10 de marzo de 1999, el Parlamento aprobó dos enmiendas en su primera lectura. En su propuesta modificada de 25 de noviembre de 1999 (COM(99) 616 final), la Comisión aceptó la enmienda que establece que los requisitos relativos a la competencia profesional no deben ser discriminatorios.
3. El Consejo aprobó su posición común el 28 de marzo de 2000. Aunque las enmiendas del Parlamento no fueron tomadas totalmente en consideración por el Consejo, el ponente considera que las enmiendas propuestas a la Directiva 95/18/CE sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias garantiza un trato equitativo, transparente y no discriminatorio a todas las empresas ferroviarias que pueden operar en este mercado. Esto es muy importante con el fin de garantizar que los mayores derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias que el paquete ferroviario trata de alcanzar se apliquen a toda la Comunidad de manera uniforme y no discriminatoria.
4. En consecuencia, el ponente había propuesto que se aprobase el texto del Consejo, pero la comisión aprobó, por 30 votos a favor y 27 en contra, una enmienda por la que se suprimía una enmienda del Consejo al artículo 12 de la Directiva 95/18/EC que se refería a los requisitos exigidos a las empresas ferroviarias en aplicación de la legislación nacional.

II. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, APLICACIÓN DE CÁNONES PARA SU UTILIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD

5. La propuesta de la Comisión tenía por objetivo definir el marco para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones para la utilización de esta infraestructura. Incluía elementos para armonizar los procesos relativos a la concesión de trazados ferroviarios y medidas específicas aplicables o situaciones en las que la capacidad es limitada. También preveía la publicación de las informaciones y normas para la utilización de la infraestructura ferroviaria así como el establecimiento de un organismo reglamentario.
6. El 10 de marzo de 1999, el Parlamento aprobó, en primera lectura, 26 enmiendas a la presente propuesta. Aunque el Parlamento apoyó los principales objetivos de la propuesta, es decir, la salvaguarda de los principios europeos de transparencia y no discriminación en lo que

respecta a los administradores de las infraestructuras y a las autoridades reguladoras, consideró que el texto era demasiado detallado. El Parlamento introdujo un mayor margen de maniobra a nivel nacional y una mayor flexibilidad a la hora de fijar los cánones para la utilización de la infraestructura así como una simplificación de las normas relativas a la asignación de capacidad.

Las enmiendas más importantes propuestas por el Parlamento se referían a las definiciones y a los principios propuestos por el texto de la Comisión (en particular, la enmienda 19 relativa a los candidatos autorizados, facilitando a los Estados miembros la posibilidad de permitir que otros candidatos, distintos de las empresas ferroviarias, puedan pedir capacidad de infraestructura y la enmienda 13 relativa a la tarificación de los costes externos) así como una simplificación de las normas sobre tarifas y asignación de capacidad.

En su propuesta modificada de 25 de noviembre de 1999 (COM(1999) 616 final), la Comisión aceptó 11 de estas enmiendas, en particular las relativas a los considerandos y definiciones.

7. El Consejo aprobó su posición común el 28 de marzo de 2000, más de un año después de la primera lectura del Parlamento. El texto inicial había sido modificado en gran medida y las diferencias más importantes introducidas por el Consejo se refieren a los aspectos siguientes:

- cálculo de los cánones: cuando el mercado pueda soportar estos aumentos y cuando el Estado miembro en cuestión desee recuperar completamente los costes totales de infraestructura, se permitirá a los Estados miembros cobrar recargos sobre los costes derivados directamente del funcionamiento del servicio ferroviario;
- asignación de capacidad: sólo las empresas ferroviarias podrán solicitar trazados ferroviarios, aunque los Estados miembros podrán permitir que otros candidatos soliciten capacidad en sus territorios;
- se han simplificado las normas relativas a los cánones y a la asignación de capacidad;
- se han introducido derogaciones temporales en la aplicación de algunos artículos de la Directiva a Irlanda, el Reino Unido (en lo que respecta a Irlanda del Norte) y Grecia;
- se ha suprimido el procedimiento de arbitraje y se ha establecido un procedimiento de comitología.

8. El ponente considera que la posición común del Consejo ha simplificado el texto inicial y facilita una mayor flexibilidad a los Estados miembros a la hora de fijar cánones para la estabilización de infraestructuras según lo sugerido por el Parlamento.

Sin embargo, propone algunas enmiendas al texto del Consejo. Todas las enmiendas incluyen una justificación, pero detrás de dichas enmiendas hay dos ideas principales:

- i) consistencia con las enmiendas propuestas a la Directiva 91/440/CEE (no debemos olvidar que se trata de un paquete que incluye tres propuestas);
- ii) una definición más clara y más flexible de los principios y excepciones a la aplicación de

cánones, así como una definición de los candidatos.