



2017/0237(COD)

5.6.2018

OPINIÓN

de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Ponente de opinión: Dennis de Jong

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

En septiembre de 2017, la Comisión Europea presentó su propuesta de versión refundida del Reglamento europeo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (Reglamento (CE) n.º 1371/2007). El ponente opina que se debería incrementar el atractivo de los viajes en ferrocarril para los consumidores reforzando los requisitos de información para las empresas ferroviarias, creando una mayor seguridad jurídica para los viajeros de ferrocarril y haciendo que viajar en ferrocarril resulte más accesible para las personas con discapacidad o movilidad reducida. Aunque la propuesta de la Comisión incluye una serie de mejoras importantes, el ponente opina que es necesaria una mayor ambición en algunos ámbitos de la refundición para asegurarse de que los viajeros de ferrocarril estén más protegidos e informados antes, durante y después del viaje.

Fuerza mayor e indemnizaciones

Tras introducir una cláusula de fuerza mayor en el Reglamento sobre los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, la Comisión propone añadir una cláusula específica en el Reglamento sobre los derechos de los viajeros de ferrocarril. Dicha cláusula estipula que no debe obligarse a las empresas ferroviarias a pagar indemnizaciones en caso de fenómenos meteorológicos extremos o catástrofes naturales graves. Sin embargo, los viajes en avión y los viajes en ferrocarril no son comparables. Además, una cláusula de este tipo carece de la especificidad suficiente para evitar futuros litigios. Por ello, el ponente propone suprimirla. Por otro lado, propone ampliar las normas sobre la indemnización por el precio del billete introduciendo un sistema de indemnización para los trenes de alta velocidad que ofrezca a los pasajeros el derecho a reclamar una indemnización cuando sufren un retraso de 45 minutos o más.

Información, servicio y asistencia

Cuando compran billetes de tren, los pasajeros deben enfrentarse con demasiada frecuencia a unas condiciones confusas. Si se usan, en particular, varios operadores durante un viaje, los pasajeros están expuestos a diferencias por lo que respecta a la tarificación, la protección de los enlaces y la asistencia. Por consiguiente, la presente opinión contiene una definición más clara de «billete directo» y una propuesta para crear interfaces de programación en línea a través de las cuales las empresas ferroviarias deberán brindar un acceso no discriminatorio a todas las informaciones sobre los viajes, incluidos datos operativos, tarifas y horarios en tiempo real. A fin de ofrecer a los pasajeros la posibilidad de adoptar una decisión con conocimiento de causa al comprar billetes, los proveedores de billetes y las empresas ferroviarias han de tener la obligación de informar a los pasajeros cuando el precio de un billete directo varíe sustancialmente respecto al precio acumulado de los billetes comprados por separado a los distintos operadores.

Personas con discapacidad y personas de movilidad reducida

La propuesta de la Comisión presenta una serie de mejoras para lograr que los viajes en ferrocarril resulten más accesibles para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida. Sin embargo, queda por resolver el problema más importante al que deben enfrentarse estas personas, a saber: los procesos de notificación previa de 48 horas

antes del viaje para reservar la asistencia necesaria. Este obstáculo reduce drásticamente la movilidad y la libertad de las personas con discapacidad o movilidad reducida y no está en consonancia con el artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) de las Naciones Unidas, que establece que ha de ser posible viajar de forma independiente y espontánea y sin asistencia. Varios Estados miembros ya disponen de un sistema establecido que funciona correctamente en el que el plazo de notificación requerido es mucho más corto. Por lo tanto, el ponente propone modificar la propuesta de la Comisión para pasar de 48 a 24 horas en las estaciones pequeñas y un sistema de «llegar y zarpar sin reserva previa» en las estaciones que estén dotadas de más personal. Otras propuestas para hacer más accesibles los viajes en tren consisten en facilitar el acceso a la información a través de internet o de canales de distribución manejados por personal y en establecer la obligación de que las empresas ferroviarias publiquen información sobre la interrupción de los servicios directamente en formatos accesibles.

ENMIENDAS

La Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento
Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) A pesar de los considerables avances logrados en la protección de los consumidores de la Unión, aún debe mejorarse la protección de los derechos de los viajeros de ferrocarril.

Enmienda

(3) A pesar de los considerables avances logrados en la protección de los consumidores de la Unión, aún debe mejorarse la protección de los derechos de los viajeros de ferrocarril **y velar por que reciban una indemnización en caso de retraso, anulación o cualquier tipo de daños materiales.**

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento
Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) La concesión de los mismos derechos a los viajeros de ferrocarril que realizan viajes internacionales y viajes

Enmienda

(5) La concesión de los mismos derechos a los viajeros de ferrocarril que realizan viajes internacionales y viajes

nacionales debe elevar el nivel de **protección de los consumidores de la Unión, asegurar la igualdad de condiciones de las empresas ferroviarias y garantizar un nivel uniforme de derechos de los viajeros.**

nacionales debe elevar el nivel de **los derechos de los viajeros en la Unión en particular en lo que se refiere a su acceso a la información y a una indemnización en caso de retraso o cancelación.** Los viajeros **deben recibir una información lo más concreta posible sobre sus derechos.**

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los **servicios urbanos, suburbanos y regionales** de transporte de viajeros por ferrocarril son distintos de los servicios de largo recorrido. Por tanto, debe permitirse a los Estados miembros eximir a los **servicios urbanos, suburbanos y regionales** de transporte de viajeros por ferrocarril de la Unión que no sean servicios transfronterizos de la aplicación de determinadas disposiciones sobre los derechos de los viajeros.

Enmienda

(6) Los **metros, tranvías y otros servicios** de transporte de viajeros por ferrocarril **de tracción ligera** son distintos de los servicios de largo recorrido. Por tanto, debe permitirse a los Estados miembros eximir a los **metros, tranvías y otros servicios** de transporte de viajeros por ferrocarril de **tracción ligera** que no sean servicios transfronterizos de la Unión de la aplicación de determinadas disposiciones sobre los derechos de los viajeros.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento
Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) Los derechos de los **usuarios** de servicios de ferrocarril incluyen la obtención de información sobre el servicio, antes y durante **el** viaje. **Siempre que sea factible** las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deben facilitar **esta** información con antelación y **lo antes posible**. Dicha información debe facilitarse en formatos accesibles para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

Enmienda

(9) Los derechos de los **consumidores** de servicios de ferrocarril incluyen la obtención de información sobre **todas las opciones ferroviarias** y el servicio **existentes** antes, durante y **después del** viaje. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes y **los operadores turísticos** deben facilitar **esa** información con antelación y **en tiempo real**. Dicha información debe facilitarse en formatos accesibles para las personas con

discapacidad y las personas de movilidad reducida, **y debe ponerse a disposición del público.**

Justificación

Este considerando se remite al apartado 2 del artículo 9, que forma parte de la refundición.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento
Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) Unos sistemas adecuadamente desarrollados de transporte multimodal de pasajeros contribuirán al logro de los objetivos climáticos. Las empresas ferroviarias deben, por tanto, anunciar también combinaciones con otros modos de transporte, de modo que los consumidores del transporte ferroviario las conozcan antes de reservar sus desplazamientos.

Justificación

Este considerando se remite al apartado 2 del artículo 9, que forma parte de la refundición.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) La obligación de brindar acceso a informaciones sobre los viajes sobre una base no discriminatoria incluye la información operativa en tiempo real sobre los horarios, las conexiones intermodales, las plazas disponibles, las tarifas aplicables, las reservas obligatorias y las posibles condiciones especiales. Las empresas ferroviarias deben permitir que todos los operadores turísticos y los

proveedores de billetes puedan celebrar con éxito contratos de transporte cuyo resultado sea la emisión de billetes, billetes directos, reservas y ofertas comerciales, por ejemplo, billetes para el transporte de bicicletas o de equipajes voluminosos, siempre que sea preciso. Esto debería hacer los viajes más accesibles a los pasajeros y brindarles un abanico más amplio de posibilidades y tarifas de viaje entre las que poder elegir.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el considerando 12, que es parte de la refundición.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 ter) Al brindar acceso a la información sobre el viaje o los sistemas de reserva mediante interfaces de programación de aplicaciones (API), las empresas ferroviarias deben garantizar que estas interfaces se sirven de estándares abiertos, protocolos de uso frecuente y formatos legibles por máquina. Cuando dichos estándares, protocolos o formatos no existan, deberán hacer uso de procesos abiertos para la documentación, el desarrollo y la normalización de estándares, protocolos y formatos. Las empresas ferroviarias deben hacerlos accesibles de forma gratuita.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el considerando 12, que es parte de la refundición.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 quater) *En caso de adopción de medidas técnicas que impidan a las partes obtener información sobre el viaje de fuentes de acceso público distintas de las interfaces de programación de aplicaciones, tales como sus sitios web, o que las perjudiquen en este sentido, esto podrá considerarse discriminatorio.*

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el considerando 12, que es parte de la refundición.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión

Enmienda

(13) La creciente popularidad del ciclismo en la Unión tiene repercusiones para la movilidad y el turismo en general. Un mayor uso combinado del ferrocarril y la bicicleta en la distribución modal reduce el impacto ambiental del transporte. Por consiguiente, las empresas ferroviarias deben facilitar en la medida de lo posible la combinación de viajes en bicicleta y en tren y, en particular, deben **permitir que se transporten** bicicletas a bordo de los trenes.

(13) La creciente popularidad del ciclismo en la Unión tiene repercusiones para la movilidad y el turismo en general. Un mayor uso combinado del ferrocarril y la bicicleta en la distribución modal reduce el impacto ambiental del transporte. Por consiguiente, las empresas ferroviarias deben facilitar en la medida de lo posible la combinación de viajes en bicicleta y en tren y, en particular, deben **ofrecer la capacidad suficiente para el transporte seguro de** bicicletas a bordo de **todo tipo de trenes, incluso en servicios de largo recorrido y viajes transfronterizos.**

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento
Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) *El transporte de bicicletas a bordo del tren solo debe denegarse o restringirse por motivos de seguridad*

debidamente justificados. Estos motivos deben estar relacionadas con la seguridad de los viajeros, en particular dejando libres las salidas de emergencia libres y evitando daños físicos a los pasajeros.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el considerando 13, que es parte de la refundición.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Las empresas ferroviarias deben facilitar la transferencia de los viajeros de ferrocarril de un operador a otro ofreciendo, *cuando sea posible*, billetes directos.

Enmienda

(14) Las empresas ferroviarias, *los proveedores de billetes y los operadores turísticos* deben facilitar la transferencia de los viajeros de ferrocarril de un operador a otro ofreciendo *billetes directos*. *Deben indicar claramente cuando los precios de los billetes directos son sustancialmente diferentes de los precios de los billetes comprados por separado. Al emitir billetes directos deben tener en cuenta que debe darse tiempo suficiente a los viajeros para efectuar la transferencia entre los distintos servicios.*

Justificación

Esta modificación está vinculada con la enmienda al artículo 17, apartado 8, que forma parte de la refundición.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento
Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) A la luz de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, y con objeto de brindar a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida

Enmienda

(15) A la luz de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, y con objeto de brindar a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida

posibilidades de viajar en ferrocarril comparables a las de los demás ciudadanos, deben establecerse normas que regulen la no discriminación y la asistencia a esas personas durante su viaje. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida provocada por la discapacidad, la edad o cualquier otro factor tienen el mismo derecho que todos los demás ciudadanos a la libertad de movimiento, a la libertad de elección y a la no discriminación. Entre otras cosas, debe prestarse especial atención a que se dé a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida información sobre las posibilidades de acceso al material rodante y las instalaciones a bordo del tren. Con el fin de informar lo mejor posible sobre los retrasos a los viajeros con discapacidad sensorial, deben utilizarse sistemas visuales y auditivos al efecto. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida deben poder comprar los billetes a bordo del tren sin recargo. El personal debe contar con la formación adecuada para responder a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, especialmente en la prestación de asistencia. Para garantizar la igualdad de las condiciones de viaje, a esas personas deben recibir asistencia en las estaciones y a bordo de los trenes siempre que haya trenes operando, y no solo en determinadas horas del día.

posibilidades de viajar en ferrocarril comparables a las de los demás ciudadanos, deben establecerse normas que regulen la no discriminación y la asistencia a esas personas **antes** y durante su viaje. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida provocada por la discapacidad, la edad o cualquier otro factor tienen el mismo derecho que todos los demás ciudadanos a la libertad de movimiento, a la libertad de elección y a la no discriminación. Entre otras cosas, debe prestarse especial atención a que se dé a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida información sobre las posibilidades de acceso al material rodante y las instalaciones a bordo del tren. Con el fin de informar lo mejor posible sobre los retrasos a los viajeros con discapacidad sensorial, deben utilizarse sistemas visuales y auditivos al efecto. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida deben poder comprar los billetes a bordo del tren sin recargo **cuando no exista ningún otro medio para adquirir billetes con antelación**. El personal debe contar con la formación adecuada para responder a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, especialmente en la prestación de asistencia. Para garantizar la igualdad de las condiciones de viaje, a esas personas deben recibir asistencia **gratuita** en las estaciones y a bordo de los trenes siempre que haya trenes operando, y no solo en determinadas horas del día.

Justificación

No siempre es posible adquirir un billete de transporte en el tren. No todos los trenes disponen de personal que pueda vender billetes. En consecuencia, se debe regular al máximo esta posibilidad. Esta enmienda está relacionada con el artículo 10, apartado 5, que es parte de la refundición.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones deben tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas de movilidad reducida, mediante el cumplimiento de las ETI para las personas de movilidad reducida. Además, cuando se realizan adquisiciones de nuevo material o se llevan a cabo nuevas construcciones o renovaciones importantes, respetando la normativa de la Unión vigente en materia de contratación pública, en particular, la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, todos los edificios y todo el material rodante debe ser accesible gracias a la eliminación progresiva de los obstáculos físicos y funcionales.

²⁶ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

Enmienda

(16) Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones deben tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas de movilidad reducida, mediante el cumplimiento de las ETI para las personas de movilidad reducida **y de la Directiva XXX cuando complemente a las ETI**. Además, cuando se realizan adquisiciones de nuevo material o se llevan a cabo nuevas construcciones o renovaciones importantes, respetando la normativa de la Unión vigente en materia de contratación pública, en particular, la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, todos los edificios y todo el material rodante debe ser accesible gracias a la eliminación progresiva de los obstáculos físicos y funcionales.

²⁶ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

Justificación

Cuando los requisitos de accesibilidad no estén cubiertos por las ETI, debería aplicarse el Acta Europea de Accesibilidad (la Directiva XXX). El objetivo de la Directiva XXX es complementar la actual legislación sectorial de la Unión, cubriendo aspectos que todavía no estén cubiertos por esta legislación.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) Es conveniente que el presente Reglamento instaure un sistema de indemnización para los viajeros en caso de retraso relacionado con la responsabilidad de la empresa ferroviaria, sobre la misma base que el sistema internacional creado por el COTIF y en particular las Reglas uniformes del CIV sobre los derechos de los viajeros. En caso de retraso en un servicio de transporte de viajeros, la empresa ferroviaria debe conceder a los viajeros una indemnización basada en un porcentaje del precio del billete.

Enmienda

(17) Es conveniente que el presente Reglamento instaure un sistema de indemnización para los viajeros en caso de retraso relacionado con la responsabilidad de la empresa ferroviaria, sobre la misma base que el sistema internacional creado por el COTIF y en particular las Reglas uniformes del CIV sobre los derechos de los viajeros. ***Los billetes comprados deberían ser íntegramente reembolsables.*** En caso de retraso en un servicio de transporte de viajeros, la empresa ferroviaria debe conceder a los viajeros una indemnización basada en un porcentaje ***de hasta el 100 %*** del precio del billete.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) Las empresas ferroviarias deben tener la obligación de suscribir un seguro o contar con un sistema equivalente de cobertura de su responsabilidad respecto de los viajeros de ferrocarril en caso de accidente. Cuando los Estados miembros fijan un importe máximo para las indemnizaciones compensatorias en caso de muerte o lesiones de los viajeros, ese importe debe ser como mínimo equivalente al importe fijado en las Reglas uniformes del CIV.

Enmienda

(18) Las empresas ferroviarias deben tener la obligación de suscribir un seguro o contar con un sistema equivalente de cobertura de su responsabilidad respecto de los viajeros de ferrocarril en caso de accidente. Cuando los Estados miembros fijan un importe máximo para las indemnizaciones compensatorias en caso de muerte o lesiones de los viajeros, ese importe debe ser como mínimo equivalente al importe fijado en las Reglas uniformes del CIV. ***Los Estados miembros deben tener en todo momento la posibilidad de aumentar el importe de las indemnizaciones compensatorias en caso de fallecimiento o lesiones de los viajeros.***

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

(18 bis) También deben considerarse accidentes a efectos del presente Reglamento los efectos perjudiciales para la salud de los viajeros derivados del hacinamiento de los compartimentos de los trenes de viajeros, siempre que estos trenes de viajeros transporten personas de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del presente Reglamento. También deben considerarse accidentes a efectos del presente Reglamento los efectos perjudiciales para la salud de los viajeros como consecuencia de la falta, la no utilización o los fallos de funcionamiento de los equipos de climatización y de las condiciones vinculadas de temperatura y de humedad intolerables para los viajeros en los compartimentos.

Justificación

Con el fin de evitar lagunas jurídicas desfavorables para los viajeros y, especialmente, pero no de forma exclusiva, a efectos del considerando 3 y el considerando 5 del Reglamento, deben regularse de forma razonable también otros efectos perjudiciales para la salud de los viajeros imputables al transportista y que puedan ser asimilables a un accidente en el sentido más amplio.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

(20) En caso de retraso, deben facilitarse a los viajeros opciones de continuación del viaje o de conducción por una vía alternativa en condiciones de transporte comparables. En este contexto, deben tomarse en consideración las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

(20) En caso de retraso, deben facilitarse a los viajeros opciones de continuación del viaje o de conducción por una vía alternativa en condiciones de transporte comparables. En este contexto, deben tomarse **particularmente** en consideración las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento
Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) Ahora bien, no debe obligarse a las empresas ferroviarias a pagar indemnizaciones si pueden demostrar que el retraso se debe a fenómenos meteorológicos extremos o catástrofes naturales graves que ponen en peligro el funcionamiento seguro del servicio. Una situación de este tipo debe tener el carácter de catástrofe natural excepcional, distinta de las condiciones meteorológicas estacionales normales, como las tormentas otoñales o las inundaciones urbanas periódicas ocasionadas por mareas o deshielo. Las empresas ferroviarias deben demostrar que no han podido prever ni prevenir el retraso a pesar de haber tomado todas las medidas razonables.

Enmienda

suprimido

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) En cooperación con los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones deben preparar planes de contingencias que minimicen las repercusiones de las perturbaciones graves facilitando información y cuidados adecuados a los viajeros bloqueados.

Enmienda

(22) En cooperación con los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones deben preparar **y poner a disposición del público** planes de contingencias que minimicen las repercusiones de las perturbaciones graves facilitando información y cuidados adecuados a los viajeros bloqueados.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) El presente Reglamento no debe restringir el derecho de las empresas ferroviarias de reclamar una indemnización a cualquier persona, incluido un tercero, de conformidad con **la legislación nacional aplicable**.

Enmienda

(23) El presente Reglamento no debe restringir el derecho de las empresas ferroviarias, **los proveedores de billetes, las estaciones de ferrocarril o los administradores de infraestructuras** de reclamar una indemnización, **si procede**, a cualquier persona, incluido un tercero, **a cumplir sus obligaciones en relación con los viajeros** de conformidad con **el presente Reglamento**.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento
Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) Los viajeros de ferrocarril deben poder presentar, a la empresa ferroviaria que proceda, reclamación sobre los derechos y obligaciones que el presente Reglamento determina y deben recibir respuesta en un período de tiempo razonable.

Enmienda

(27) Los viajeros de ferrocarril deben poder presentar, a la empresa ferroviaria, **el proveedor de billetes, el administrador de estación o el administrador de infraestructuras ferroviarias** que proceda, reclamación sobre los derechos y obligaciones que el presente Reglamento determina y deben recibir respuesta en un período de tiempo razonable.

Justificación

Como se indica en el artículo 28, apartado 2, los viajeros podrán dirigir su reclamación a cualquiera de las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras pertinentes.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones deben definir, poner a disposición del público, gestionar y controlar las normas de calidad del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril.

Enmienda

(28) Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones deben definir, poner a disposición del público, gestionar y controlar las normas de calidad del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril, ***incluidos aquellos para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.***

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el considerando 15 en lo referente a la CDPD de las Naciones Unidas. La calidad del servicio también debe incluir a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Con objeto de mantener un nivel elevado de protección de los consumidores en el transporte por ferrocarril, debe exigirse a los Estados miembros que designen organismos nacionales de ejecución que hagan un estrecho seguimiento del presente Reglamento y controlen su cumplimiento a nivel nacional. Esos organismos deben poder adoptar una variedad de medidas de ejecución. Los viajeros deben poder reclamar ante esos organismos las supuestas infracciones del presente Reglamento. Para velar por la correcta tramitación de tales reclamaciones, los organismos nacionales de ejecución deben cooperar entre sí.

Enmienda

(29) Con objeto de mantener un nivel elevado de protección de los consumidores en el transporte por ferrocarril, debe exigirse a los Estados miembros que designen organismos nacionales de ejecución que hagan un estrecho seguimiento del presente Reglamento y controlen su cumplimiento a nivel nacional. Esos organismos deben poder adoptar una variedad de medidas de ejecución, ***así como ofrecer a los viajeros la opción de una resolución alternativa de litigios vinculante, en consonancia con la Directiva 2013/11/UE¹ bis.*** Los viajeros deben poder reclamar ante esos organismos las supuestas infracciones del presente Reglamento, ***y utilizar la resolución de litigios en línea instaurada en virtud del Reglamento (UE) n.º 524/2013¹ ter cuando así se convenga. También debe establecerse que las reclamaciones se pueden realizar a través de***

organizaciones que representen a grupos de viajeros. Para velar por la correcta tramitación de tales reclamaciones, los organismos nacionales de ejecución deben cooperar entre sí y *el presente Reglamento debe seguir figurando en el anexo del Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 quater}.* Los organismos de ejecución deberán publicar cada año en sus sitios web estadísticas donde se detalle el número y el tipo de reclamaciones que han recibido, así como el resultado de sus medidas de ejecución. Además, estos informes estarán disponibles en el sitio web de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

^{1 bis} Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 14).

^{1 ter} Reglamento (UE) n.º 524/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 1).

^{1 quater} Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales responsables de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 345 de 27.12.2017, p. 1).

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión

(31) Los Estados miembros deben establecer las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y asegurarse de que las sanciones se apliquen. Las sanciones, que pueden incluir el pago de indemnizaciones a los interesados, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Enmienda

(31) Los Estados miembros deben establecer las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y asegurarse de que las sanciones se apliquen. Las sanciones, que pueden incluir el pago de indemnizaciones a los interesados, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias, **y deben comprender, sin limitarse a ello, una multa mínima o un porcentaje del volumen de negocios anual pertinente de la empresa o la organización, según cuál fuera el más alto.**

Justificación

La ausencia de una disposición de ejecución propia fue una de las principales razones que justificaron la refundición del presente Reglamento. Por consiguiente, es de suma importancia garantizar que las sanciones sean lo suficientemente disuasorias como para que las empresas no se planteen actuar al margen de las disposiciones del Reglamento. Esto también está indisolublemente relacionado con otras enmiendas sobre ejecución en el capítulo VII, incluidas aquellas relativas a la mejora de las capacidades y la eficacia de los organismos de ejecución, o a la asistencia a los viajeros en la formulación de reclamaciones.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – título

Texto de la Comisión

Objeto

Enmienda

Objeto y **objetivos**

Justificación

La versión refundida del Reglamento buscaba un equilibrio entre el fortalecimiento de los derechos de los viajeros de ferrocarril y la búsqueda del interés público mediante un apoyo al ferrocarril como medio de transporte. Los objetivos se establecen en el presente artículo y, por lo tanto, deben quedar reflejados en el título, ya que guarda una relación indisoluble con otras enmiendas en el texto y, además, es una cuestión de buenas prácticas en materia de redacción jurídica.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

El presente Reglamento establece normas relativas al transporte por ferrocarril aplicables:

Enmienda

A fin de ofrecer una protección efectiva de los pasajeros y de fomentar el transporte por ferrocarril, el presente Reglamento establece normas relativas al transporte por ferrocarril aplicables:

Justificación

Véase la justificación de la enmienda anterior.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) a los derechos de los viajeros en caso de cancelación o retraso;

Enmienda

d) a los derechos y ***la indemnización*** de los viajeros en caso de ***perturbaciones, como una*** cancelación o ***un*** retraso;

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) a la información mínima que debe facilitarse a los viajeros;

Enmienda

e) a la información mínima que debe facilitarse a los viajeros ***por las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes y los operadores turísticos de modo preciso y oportuno y en un formato accesible.***

Justificación

Esta enmienda está estrechamente relacionada con el capítulo II en particular.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1 – letra h

Texto de la Comisión

h) a la tramitación de las reclamaciones;

Enmienda

h) a **los procedimientos adecuados para** la tramitación de las reclamaciones;

Justificación

A fin de cumplir el objetivo de una mejor ejecución en la versión refundida del Reglamento, es importante que tanto los consumidores como los organismos nacionales de ejecución sean capaces de apoyarse en procedimientos sólidos que faciliten una gestión más sencilla y oportuna de las reclamaciones. Esto está estrechamente relacionado con las enmiendas al capítulo VII en particular.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) **los servicios urbanos, suburbanos y regionales** de transporte de viajeros por ferrocarril a que se refiere la Directiva 2012/34/UE, **a excepción de los servicios transfronterizos dentro de la Unión;**

Enmienda

a) **metros, tranvías y otros servicios** de transporte de viajeros por ferrocarril **de tracción ligera** a que se refiere la Directiva 2012/34/UE y **definidos en más detalle en la Directiva 2016/797/UE;**

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril en los que una parte significativa se efectúe fuera de la Unión, que incluyan al menos una parada programada en una estación, **a condición de que los derechos de los viajeros estén debidamente garantizados de conformidad con la legislación**

Enmienda

b) los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril en los que una parte significativa se efectúe fuera de la Unión, que incluyan al menos una parada programada en una estación, **solo en lo que se refiere a la parte que no se opera** en el territorio del Estado miembro que conceda la exención;

nacional aplicable en el territorio del Estado miembro que conceda la exención.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril que emplean vehículos destinados a un uso estrictamente histórico o turístico.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las exenciones concedidas de conformidad con *el apartado 2*, letras a) y b), y *de la idoneidad de su legislación nacional en su territorio a efectos del apartado 2, letra b)*.

3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las exenciones concedidas de conformidad con *las* letras a), b) y ***b bis)*** del apartado 2.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Los artículos 5, **10**, 11 y **25** y el capítulo V se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril a que se refiere el apartado 1, incluidos los servicios exentos de conformidad con el apartado 2, letras a) y b).

4. Los artículos **4**, 5, **6**, 7, 11 y **12** y el capítulo V se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril a que se refiere el apartado 1 **del presente artículo**, incluidos los servicios exentos de conformidad con el apartado 2, letras a) y b) **del presente artículo**. **Los artículos 10 y 17 se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por**

ferrocarril a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, incluidos los servicios exentos de conformidad con el apartado 2, letra b) del presente artículo.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 5

Texto de la Comisión

(5) «proveedor de billetes»: cualquier detallista de servicios de transporte ferroviario que celebre contratos de transporte y venda billetes por cuenta de una **empresa ferroviaria** o por cuenta propia;

Enmienda

(5) «proveedor de billetes»: cualquier detallista de servicios de transporte ferroviario que celebre contratos de transporte y venda billetes **y billetes directos** por cuenta de una **o más empresas ferroviarias** o por cuenta propia;

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el artículo 10, apartados 1 y 6, que es parte de la refundición.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis) «billete»: prueba válida que autoriza al viajero a utilizar el transporte por ferrocarril, independientemente de su formato, por ejemplo papel, billete electrónico, tarjeta inteligente o tarjeta de viaje;

Justificación

Los billetes pueden adoptar diversos formatos, debido principalmente al desarrollo de las plataformas en línea. Por consiguiente, debe quedar claro que, independientemente de su formato, constituye una prueba válida que autoriza al viajero a utilizar un servicio ferroviario.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 8

Texto de la Comisión

8) «billete directo»: billete o billetes **que constituyen un contrato único** para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o más empresas ferroviarias;

Enmienda

8) «billete directo»: billete o billetes **separados** para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o más empresas ferroviarias, **comprados al mismo proveedor de billetes, operador turístico o empresa ferroviaria y que forman parte de un viaje completo**;

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el artículo 10, apartados 1 y 6, que es parte de la refundición.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 10

Texto de la Comisión

10) «viaje»: transporte de un viajero entre una estación de salida y una estación de llegada **con arreglo a un contrato de transporte único**;

Enmienda

10) «viaje»: transporte de un viajero entre una estación de salida y una estación de llegada;

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

10 bis) «viaje único óptimo por ferrocarril»: el viaje de ida por ferrocarril más adecuado (por ejemplo, el más barato, rápido o práctico) entre dos estaciones de tren (tanto dentro de un Estado miembro como a través de las fronteras interiores de la Unión), que puede incluir uno, dos o más servicios ferroviarios sucesivos y respeta los

tiempos mínimos de enlace, según lo dispuesto por los planificadores ferroviarios, y que puede constar de más de un billete o contratos de transporte sucesivos dependiendo de la solución que se adecue mejor a las necesidades del viajero.

Justificación

La tecnología actual permite a los viajeros reservar viajes en tren sucesivos y elegir la mejor solución para su viaje (es decir, la más barata, rápida o práctica), independientemente del número de billetes (únicos o separados y sucesivos). Esta definición aclara el artículo 3, apartado 8, y aporta coherencia jurídica al Reglamento. La enmienda adapta el Reglamento a los reglamentos que rigen los derechos de los viajeros en otros medios de transporte, como el avión. El término «viaje único óptimo por ferrocarril» permite al viajero elegir la opción de viaje más adaptada y está debidamente justificado por el desarrollo de las nuevas tecnologías.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 16

Texto de la Comisión

(16) «persona con discapacidad» y «persona de movilidad reducida»: toda persona con una deficiencia física, mental, intelectual o sensorial, permanente o temporal, que, en interacción con distintas barreras, puede obstaculizar su uso pleno y efectivo del transporte en condiciones de igualdad con otros viajeros o cuya movilidad a la hora de utilizar el transporte se halle reducida **por la edad**;

Enmienda

(16) «persona con discapacidad» y «persona de movilidad reducida»: toda persona con una deficiencia física, mental, intelectual o sensorial, permanente o temporal, que, en interacción con distintas barreras, puede obstaculizar su uso pleno y efectivo del transporte en condiciones de igualdad con otros viajeros o cuya movilidad a la hora de utilizar el transporte se halle reducida;

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) «*Servicio de transporte de*

viajeros por ferrocarril de tracción ligera»: un sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-III o C-IV (de conformidad con EN 15227:2011) y una solidez máxima del vehículo de 800 kN (fuerza de compresión longitudinal en la zona de acoplamiento); los sistemas ferroviarios de tracción ligera pueden disponer de carril propio o compartirlo con el resto del tráfico, y normalmente sus vehículos no son intercambiables con los del tráfico de viajeros o mercancías de larga distancia;

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el artículo 2, apartado 2, que es parte de la refundición.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – punto 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

19 bis) «interfaz de programación de aplicaciones»: interfaz electrónica para la recuperación de información sobre programas, horarios y conexiones intermodales, con información en tiempo real sobre posibles retrasos, asientos disponibles, tarifas aplicables, reservas obligatorias, condiciones especiales y accesibilidad de los servicios de transporte, que también hace posible la compra de billetes, billetes directos y reservas.

Justificación

Esta nueva definición resulta necesaria debido a la introducción de nuevas disposiciones en el artículo 10 bis (nuevo).

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

Sin perjuicio de lo que se disponga para las tarifas sociales, las empresas ferroviarias o los proveedores de billetes ofrecerán al público condiciones de contrato y tarifas no discriminatorias, directa o indirectamente, por razones de nacionalidad o residencia del *cliente* final, o del lugar de establecimiento de la empresa ferroviaria o del proveedor de billetes dentro de la Unión.

Enmienda

Sin perjuicio de lo que se disponga para las tarifas sociales, las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes y **los operadores turísticos** ofrecerán al público condiciones de contrato y tarifas y **venderán billetes y billetes directos y aceptarán reservas de viajeros** no discriminatorias directa o indirectamente, **en particular** por razones de nacionalidad, **origen** o residencia del **viajero** final, o del lugar de establecimiento de la empresa ferroviaria o del proveedor de billetes dentro de la Unión. **Además, las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes y los operadores turísticos no aplicarán, dentro de la gama de medios de pago aceptados por él, por motivos relacionados con la nacionalidad, el lugar de residencia, la ubicación de la cuenta de pago, el lugar de establecimiento del proveedor del servicio de pago o el lugar de emisión del instrumento de pago en la Unión, condiciones distintas en relación con las operaciones de pago, cuando:**

a) la operación de pago se efectúe mediante una transacción electrónica por transferencia, adeudo domiciliado o con un instrumento de pago basado en una tarjeta dentro de la misma marca de pago y categoría;

b) se cumplan los requisitos de autenticación con arreglo a la Directiva (UE) 2015/2366; y

c) las operaciones de pago se efectúen en una divisa que acepte la empresa ferroviaria, el proveedor de billetes o el operador turístico.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

Los viajeros podrán llevar a bordo bicicletas, *en su caso previo pago de una tarifa razonable*. *Deberán vigilar sus bicicletas durante el viaje y velar por que ni los demás viajeros, ni el equipo de movilidad, el equipaje o las operaciones ferroviarias sufran ningún trastorno o daño*. El transporte de bicicletas podrá denegarse o restringirse por razones *operativas o de seguridad*, siempre que las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los operadores turísticos y, si procede, los administradores de estaciones, informen a los viajeros de las condiciones *en que tienen lugar tales denegaciones o restricciones*, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 454/2001.

Enmienda

Los viajeros podrán llevar a bordo bicicletas, *montadas o no, incluso en trenes de alta velocidad, largo recorrido o transfronterizos. Este servicio se ofrecerá de forma gratuita o, en casos excepcionales, a cambio de una comisión razonable. Todo material rodante nuevo o renovado deberá incluir un espacio suficiente, bien indicado, dedicado al transporte de bicicletas montadas*. El transporte de bicicletas *solo* podrá denegarse o restringirse por razones *debidamente justificadas*, siempre que las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los operadores turísticos y, si procede, los administradores de estaciones, informen a los viajeros, *como muy tarde en el momento de la compra el billete*, de las condiciones *aplicables al transporte de bicicletas en todos los servicios*, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 454/2001.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las empresas ferroviarias podrán ofrecer a los viajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento.

Enmienda

2. Las empresas ferroviarias, *los operadores turísticos o los proveedores de billetes* podrán ofrecer a los viajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento.

Justificación

Se reconoce así que no solo las empresas ferroviarias ofrecen billetes a los viajeros, y que esto no afecta a la relación/libertad contractual de empresa a empresa entre las empresas

ferroviarias y los operadores turísticos/proveedores de billetes, lo cual resulta coherente con el texto de la Comisión en el capítulo II.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – título

Texto de la Comisión

Obligación de informar **sobre** la interrupción de los servicios

Enmienda

Obligación de informar **y consultar acerca de** la interrupción **o la reducción sustancial** de los servicios

Justificación

Teniendo en cuenta la intención del presente Reglamento y las enmiendas propuestas por la Comisión para reforzar los derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida, y mejorar los derechos de los viajeros en general, es importante garantizar que estos reciban un trato justo por parte de las empresas ferroviarias. Por tanto, esta enmienda está inextricablemente relacionada con otras propuestas, incluidas las relativas a la información que deben facilitar las empresas y a la no discriminación de los viajeros que figuran en el artículo 1 y los capítulos afines, y todas las disposiciones sobre accesibilidad del capítulo V y de otro tipo.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión

Las empresas ferroviarias o, en su caso, las autoridades competentes encargadas de los contratos ferroviarios de servicio público, deberán hacer pública por los medios apropiados , lo que incluye **en** formatos accesibles para las personas con discapacidad **acordes** con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX³¹, toda **decisión** de interrumpir un servicio , tanto de forma temporal como permanente, antes de llevarla a cabo.

Enmienda

Las empresas ferroviarias o, en su caso, las autoridades competentes encargadas de los contratos ferroviarios de servicio público, deberán hacer pública por los medios apropiados **y sin demora**, lo que incluye formatos accesibles para las personas con discapacidad con **arreglo a** los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX³¹, **y de forma oportuna** toda **propuesta** de interrumpir **o reducir sustancialmente** un servicio, tanto de forma temporal como permanente, **a su debido tiempo** y antes de llevarla a cabo, **y garantizarán que estas propuestas estén sujetas a una consulta**

seria y apropiada con las partes interesadas antes de efectuar cualquier implementación .

³¹ Directiva XXX relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros por lo que se refiere a los requisitos de accesibilidad de los productos y los servicios (Acta Europea de Accesibilidad) (DO L X de X.X.XXXX, p. X).

³¹ Directiva XXX relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros por lo que se refiere a los requisitos de accesibilidad de los productos y los servicios (Acta Europea de Accesibilidad) (DO L X de X.X.XXXX, p. X).

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta de una o varias empresas ferroviarias deberán facilitar al viajero ***que lo solicite***, como mínimo, la información indicada en el anexo II, parte I, relativa a los viajes para los cuales la empresa ferroviaria de que se trate ofrece un contrato de transporte. ***Los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta propia y los operadores turísticos ofrecerán esta información si está disponible.***

Enmienda

1. Las empresas ferroviarias, ***los operadores turísticos*** y los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta ***propia o por cuenta*** de una o varias empresas ferroviarias deberán facilitar al viajero, como mínimo, la información indicada en el anexo II, parte I, relativa a los viajes para los cuales la empresa ferroviaria de que se trate ofrece un contrato de transporte.

Justificación

A fin de preservar la coherencia interna y los objetivos del Reglamento, es importante garantizar que los clientes reciban una información precisa y oportuna sobre su viaje a través del minorista correspondiente. Esto guarda una estrecha relación con las disposiciones sobre la información, incluido el anexo II en su conjunto.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las empresas ferroviarias y, en la medida de lo posible, los proveedores de billetes facilitarán a los viajeros durante el viaje, y también en las estaciones de enlace, como mínimo, la información que se indica en el anexo II, parte II.

Enmienda

2. Las empresas ferroviarias y, en la medida de lo posible, los **operadores turísticos y los** proveedores de billetes facilitarán a los viajeros durante el viaje, y también en las estaciones de enlace, como mínimo, la información que se indica en el anexo II, parte II.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La información mencionada en los apartados 1 y 2 se facilitará **en el formato más apropiado**, utilizando **eventualmente** modernas tecnologías de comunicación. Se prestará especial atención a que esta información sea accesible para las personas con discapacidad, de conformidad con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX y del Reglamento (UE) n.º 454/2011.

Enmienda

3. La información mencionada en los apartados 1 y 2 se facilitará utilizando modernas tecnologías de comunicación **fácilmente accesibles, de uso frecuente y en tiempo real y por escrito, si procede**. Se prestará especial atención a que esta información sea accesible para las personas con discapacidad, de conformidad con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX y del Reglamento (UE) n.º 454/2011. **La disponibilidad de los formatos accesibles se anunciará de forma clara.**

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras pondrán a disposición de las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes, de forma no discriminatoria, datos en tiempo real relativos a los trenes, incluidos los operados por otras empresas

Enmienda

4. Los administradores de estaciones, los administradores de infraestructuras y **las empresas ferroviarias** pondrán a disposición de las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes, de forma no discriminatoria, datos en tiempo real relativos a los trenes, incluidos los

ferroviarias.

operados por otras empresas ferroviarias, ***en el formato más oportuno, y en una interfaz técnica interoperable que utilice la tecnología de comunicación más reciente, de manera que las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes ofrezcan a los viajeros toda la información requerida por el presente Reglamento.***

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta de una o varias empresas ferroviarias deben facilitar a los pasajeros información sobre cualquier conexión que haya con otros modos de transporte.

Justificación

Esta enmienda está estrechamente relacionada con los artículos 9 y 14.

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 ter. Las empresas ferroviarias, en colaboración con los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras, indicarán en sus horarios los enlaces y las estaciones de tren accesibles.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el artículo 1. Dicha información debe facilitar los viajes

en tren a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deberán ofrecer billetes y, *si están disponibles*, billetes directos y reservas. ***Harán lo que esté en su mano por ofrecer billetes directos, en particular*** para los viajes transfronterizos y los explotados por más de una empresa ferroviaria.

Enmienda

1. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes **y los operadores turísticos** deberán ofrecer billetes, billetes directos y reservas, en particular para los viajes transfronterizos **o que impliquen trenes y viajes nocturnos**, explotados por más de una empresa ferroviaria. ***La reserva de estos billetes estará accesible de forma no discriminatoria, incluso para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes y los operadores turísticos desarrollarán interfaces de programación de aplicaciones y formatos de datos que permitan el intercambio de información entre redes, regiones y Estados, así como la reserva de billetes a través de internet.***

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio de los apartados 3 y 4, las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deberán expedir billetes a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:

- a) taquillas o taquillas automáticas;
- b) teléfono, ***Internet*** o cualquier otra tecnología de la información de uso

Enmienda

2. Sin perjuicio de los apartados 3 y 4, las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes **y los operadores turísticos** deberán expedir billetes, ***billetes directos y reservas a los viajeros por internet*** y a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:

- a) taquillas o taquillas automáticas;
- b) teléfono o cualquier otra tecnología de la información de uso generalizado;

generalizado;

c) a bordo de los trenes.

c) a bordo de los trenes.

Los Estados miembros podrán exigir a las empresas ferroviarias que expidan billetes para servicios prestados con arreglo a contratos de servicio público a través de más de un punto de venta.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Las empresas ferroviarias deberán ofrecer la posibilidad de adquirir a bordo del tren billetes para el correspondiente servicio, a menos que esta opción esté limitada o prohibida por razones de seguridad, **por** medidas de lucha contra el fraude, **por la obligación de reservar plaza o por otros motivos comerciales razonables.**

Enmienda

3. Las empresas ferroviarias deberán ofrecer la posibilidad de adquirir a bordo del tren billetes para el correspondiente servicio, a menos que esta opción esté limitada o prohibida por razones de seguridad **o** medidas de lucha contra el fraude **razonables y justificables, o por una cuestión disponibilidad de espacio o de asientos.**

Justificación

Para lograr que más personas utilicen el transporte por ferrocarril en Europa, es necesario que los viajeros cuenten con derechos claros y reforzados conforme a los objetivos del Reglamento. Cualquier restricción de la posibilidad de que el viajero adquiera los billetes a bordo del tren debe ser razonable y estar justificada. Tanto las medidas de seguridad y de lucha contra el fraude como la disponibilidad de espacio son razones legítimas para restringir esta posibilidad mientras que la frase «otros motivos comerciales razonables» es demasiado ambigua. Por ello, la enmienda es necesaria por razones apremiantes de coherencia interna y está también indisolublemente relacionada con el objeto del artículo 1 y con los objetivos generales expresados en las evaluaciones de impacto y en las exposiciones de motivos.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 4 – parte introductoria

Texto de la Comisión

4. Si no existe taquilla o taquilla automática en la estación de ferrocarril de salida, deberá informarse a los pasajeros en la estación:

Enmienda

4. **Los billetes podrán reimprimirse el día del viaje si el viajero así lo solicita, ya sea en taquilla o a través de una taquilla automática. Si no existe taquilla o taquilla automática en la estación de ferrocarril de salida, o si la taquilla o taquilla automática no está plenamente accesible, deberá informarse a los pasajeros en la estación:**

Justificación

Los billetes impresos suelen ser necesarios para solicitar el reembolso de los gastos de viaje por parte de los empleadores. Cuando en una estación resulte imposible imprimirlos, los viajeros deben tener derecho a ser informados de ello en la propia estación. Esta enmienda es necesaria por estar indisociablemente relacionada con las disposiciones sobre accesibilidad y otras modificaciones de la Comisión en el artículo 10.

Enmienda 58

**Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5**

Texto de la Comisión

5. Cuando en la estación de salida no hubiera taquilla o taquilla automática **accesible**, se permitirá que **las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida** adquieran sus billetes a bordo de los trenes **sin ningún coste adicional**.

Enmienda

5. Cuando en la estación de salida no hubiera taquilla **abierta** o taquilla automática **que funcione correctamente**, se permitirá que **los viajeros** adquieran sus billetes a bordo de los trenes. **El precio de los billetes comprados a bordo de los trenes no debe ser superior a la tarifa normal correspondiente al viaje en cuestión con los descuentos aplicables.**

Enmienda 59

**Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 6**

Texto de la Comisión

6. Cuando **un viajero reciba** billetes

Enmienda

6. Cuando **los viajeros reciban**

separados para un viaje único que comprende servicios ferroviarios sucesivos prestados por una o más empresas ferroviarias, sus derechos a información, asistencia, cuidados e indemnización serán equivalentes a los correspondientes a un billete directo y cubrirán la totalidad del viaje, desde el punto de partida hasta el destino final, ***a no ser que se informe de lo contrario por escrito al viajero. Deberá informarse al viajero, en particular, de que si pierde un enlace, no tendrá derecho a asistencia o indemnización sobre la base de la totalidad del viaje. La carga de la prueba acerca de la comunicación efectiva de tal información recaerá en la empresa ferroviaria, su agente, el operador turístico o el proveedor de billetes.***

billetes separados para un viaje único que comprende servicios ferroviarios sucesivos prestados por una o más empresas ferroviarias, sus derechos a información, asistencia, cuidados e indemnización serán equivalentes a los correspondientes a un billete directo y cubrirán la totalidad del viaje, desde el punto de partida hasta el destino final.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento Artículo 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 10 bis

Suministro de información sobre los viajes a través de interfaces de programación de aplicaciones

- 1. Las empresas ferroviarias ofrecerán acceso no discriminatorio a toda la información sobre los viajes, incluida la información operativa en tiempo real sobre horarios y tarifas, como se indica en el artículo 9, mediante interfaces de programación de aplicaciones.***
- 2. Las empresas ferroviarias facilitarán a los operadores turísticos, los proveedores de billetes y otras empresas ferroviarias, que vendan sus servicios, un acceso no discriminatorio a los sistemas de reserva a través de interfaces de programación de aplicaciones, de modo***

que puedan celebrar contratos de transporte y expedir billetes, billetes directos y reservas, de tal manera que ofrezcan un viaje en condiciones óptimas y rentables, incluidos los viajes transfronterizos.

3. Las empresas ferroviarias garantizarán que las especificaciones técnicas de las interfaces de programación de aplicaciones estén correctamente documentadas y sean de acceso libre y gratuito. Las interfaces de programación de aplicaciones utilizarán estándares abiertos, protocolos de uso habitual y formatos legibles automáticamente para posibilitar la interoperabilidad entre sí.

4. Las empresas ferroviarias garantizarán que, salvo en situaciones de emergencia, cualquier cambio en las especificaciones técnicas de sus interfaces de programación de aplicaciones se ponga a disposición de los operadores turísticos y los proveedores de billetes con antelación, lo antes posible y, como mínimo, tres meses antes de la implementación de cualquier cambio. Las situaciones de emergencia se documentarán y la documentación correspondiente se pondrá a disposición de las autoridades competentes previa solicitud.

5. Las empresas ferroviarias garantizarán que el acceso a las interfaces de programación de aplicaciones se produzca de forma no discriminatoria y al mismo nivel de disponibilidad y rendimiento, incluyendo todo lo referente al soporte, el acceso a toda la documentación, los estándares, los protocolos y los formatos. Los operadores turísticos y los proveedores de billetes no se verán desfavorecidos respecto de las propias empresas ferroviarias.

6. Las interfaces de programación de aplicaciones se establecerán de conformidad con el Reglamento Delegado

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el artículo 10, apartado 1, que es parte de la refundición.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. En caso de que sea razonable prever, bien a la salida o a causa de la pérdida de un enlace en un viaje **con billete directo**, que la llegada al destino final **previsto en el contrato de transporte** sufra un retraso superior a **60** minutos, el viajero tendrá de inmediato la opción entre una de las siguientes posibilidades :

Enmienda

1. En caso de que sea razonable prever, bien a la salida o a causa de la pérdida de un enlace en un viaje, que la llegada al destino final sufra un retraso superior a **45** minutos, el viajero tendrá de inmediato la opción entre una de las siguientes posibilidades:

Justificación

Los viajeros deben tener derecho a elegir con independencia de si han adquirido un billete directo, un viaje de ida con un solo billete, un billete de ida y vuelta o un viaje combinado. En aras de la claridad jurídica se ha suprimido la expresión «contrato de transporte» ya que puede haber más de un contrato. Esta enmienda está en consonancia con nuestras otras enmiendas en el capítulo IV.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, letra b), la conducción alternativa comparable podrá ser efectuada por cualquier empresa ferroviaria y podrá suponer el recurso a una clase superior o a otros modos de transporte, sin que ello suponga un coste adicional para el viajero. Las empresas ferroviarias harán todos los

Enmienda

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, letra b), **en caso de pérdida de un enlace debido a un retraso o una cancelación de un tramo anterior del trayecto del viajero, este deberá poder utilizar el próximo servicio disponible a fin de llegar a su destino final previsto.** La conducción alternativa comparable podrá

esfuerzos razonables por evitar enlaces adicionales. El tiempo total de viaje de la parte alternativa no realizada según lo previsto deberá ser comparable en su duración a la parte correspondiente del viaje original. No se rebajará la clase de los servicios de transporte de los viajeros a no ser que sea la única posibilidad disponible de conducción por vía alternativa.

ser efectuada por cualquier empresa ferroviaria y podrá suponer el recurso a una clase superior o a otros modos de transporte, sin que ello suponga un coste adicional para el viajero. Las empresas ferroviarias harán todos los esfuerzos razonables por evitar enlaces adicionales. El tiempo total de viaje de la parte alternativa no realizada según lo previsto deberá ser comparable en su duración a la parte correspondiente del viaje original. No se rebajará la clase de los servicios de transporte de los viajeros a no ser que sea la única posibilidad disponible de conducción por vía alternativa.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los proveedores de servicios de transporte por vía alternativa **procurarán, de forma especial, que** las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida **obtengan** un nivel comparable de accesibilidad a los servicios alternativos.

Enmienda

3. Los proveedores de servicios de transporte por vía alternativa **ofrecerán a** las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida un nivel comparable de **asistencia y** accesibilidad a los servicios alternativos.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. El viajero que vaya a sufrir un retraso entre los lugares de partida y de destino especificados en el contrato de transporte por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 **podrá solicitar a** la empresa ferroviaria **una indemnización** por retraso sin por ello renunciar a su derecho al transporte. Las indemnizaciones mínimas por causa de

Enmienda

1. El viajero que vaya a sufrir un retraso entre los lugares de partida y de destino especificados **en el billete y** en el contrato de transporte único por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 **tendrá derecho a obtener una indemnización de** la empresa ferroviaria por retraso sin por ello renunciar a su derecho al transporte **para el viaje**. Las

retraso serán las siguientes:

indemnizaciones mínimas por causa de retraso serán las siguientes:

Justificación

Un mecanismo de indemnización preciso es un aspecto importante de la eficacia global del Reglamento y, por consiguiente, está inextricablemente ligado a sus objetivos subyacentes y en especial a los capítulos VI y VII.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) **25** % del precio del billete en caso de retraso de entre **60 y 119** minutos;

Enmienda

a) **50** % del precio del billete en caso de retraso de entre **45 y 89** minutos;

Justificación

Un mecanismo de indemnización preciso es un aspecto importante de la eficacia global del Reglamento y, por consiguiente, está inextricablemente ligado a sus objetivos subyacentes y en especial a los capítulos VI y VII.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) **50** % del precio del billete en caso de retraso **igual o superior a 120** minutos.

Enmienda

b) **75** % del precio del billete en caso de retraso **de entre 90 y 119 minutos o superior,**

Justificación

Un mecanismo de indemnización preciso es un aspecto importante de la eficacia global del Reglamento y, por consiguiente, está inextricablemente ligado a sus objetivos subyacentes y en especial a los capítulos VI y VII.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) 100 % del precio del billete en caso de retraso igual o superior a 120 minutos.

Justificación

Un mecanismo de indemnización preciso es un aspecto importante de la eficacia global del Reglamento y, por consiguiente, está inextricablemente ligado a sus objetivos subyacentes y en especial a los capítulos VI y VII.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. El apartado 1 se aplicará también a los pasajeros titulares de un contrato de transporte o abono de temporada. Si sufren repetidamente retrasos o cancelaciones durante el periodo de validez del contrato de transporte o abono de temporada, **podrán reclamar** una indemnización adecuada de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización. Estas disposiciones fijarán los criterios aplicables a los retrasos y al cálculo de las indemnizaciones. Cuando durante el periodo de validez del contrato de transporte o abono de temporada se produzcan repetidamente retrasos de menos de **60** minutos, se computarán de forma acumulativa y se indemnizará a los viajeros de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización.

2. El apartado 1 se aplicará también a los pasajeros titulares de un contrato de transporte o abono de temporada. Si sufren repetidamente retrasos o cancelaciones durante el periodo de validez del contrato de transporte o abono de temporada, **tendrán derecho a** una indemnización adecuada de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización. Estas disposiciones fijarán los criterios aplicables a los retrasos y al cálculo de las indemnizaciones **proporcionales con arreglo a la base de cálculo a que se refiere el apartado 1**. Cuando durante el periodo de validez del contrato de transporte o abono de temporada se produzcan repetidamente retrasos de menos de **45** minutos, se computarán de forma acumulativa y se indemnizará a los viajeros de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. La indemnización por el precio del billete se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. La indemnización podrá pagarse en forma de vales u otros servicios, o de ambas cosas, si las condiciones del contrato son flexibles (en particular en términos de período de validez y destino). La indemnización se abonará en efectivo a petición del viajero.

Enmienda

5. La indemnización por el precio del billete se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente ***a la empresa ferroviaria, el operador turístico o el proveedor de billetes***. La indemnización podrá pagarse en forma de vales u otros servicios, o de ambas cosas, ***o mediante un sistema automático de indemnización cuando exista***, si las condiciones del contrato son flexibles (en particular en términos de período de validez y destino). La indemnización se abonará en efectivo a petición del viajero ***mediante el mismo método de pago que aquel con el que se compró el billete. Se informará al viajero de manera comprensible sobre todas las opciones de indemnización, incluida la opción financiera, entre las que puede elegir. No se disuadirá por medio alguno al viajero de solicitar una indemnización.***

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. ***El viajero*** no ***tendrá*** derecho a indemnización si se ***le*** informa del retraso antes de que ***compre*** el billete o si el retraso debido a la continuación del viaje en otro servicio o a la conducción por una vía alternativa es inferior a ***60*** minutos.

Enmienda

7. ***Los viajeros*** no ***tendrán*** derecho a indemnización si se ***les*** informa del retraso antes de que ***comprendan*** el billete, ***salvo si el retraso real sobrepasa en más 45 minutos el retraso anunciado***, o si el retraso debido a la continuación del viaje en otro servicio o a la conducción por una vía alternativa es inferior a ***45*** minutos.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con el artículo 17, apartado 2, que es parte de la refundición.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 8

Texto de la Comisión

Enmienda

8. *Una empresa ferroviaria no estará obligada a pagar indemnizaciones si puede demostrar que el retraso se debió a fenómenos meteorológicos extremos o catástrofes naturales graves que ponían en peligro el funcionamiento seguro del servicio y que no se podían prever ni prevenir incluso habiendo tomado todas las medidas razonables.*

suprimido

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. En caso de retraso de la salida o de la llegada, la empresa ferroviaria, el proveedor de billetes o el administrador de estación mantendrán informados a los viajeros de la situación y de la hora estimada de salida y de llegada en cuanto esa información esté disponible.

1. En caso de retraso de la salida o de la llegada, la empresa ferroviaria, *el operador turístico*, el proveedor de billetes o el administrador de estación mantendrán informados a los viajeros de la situación y de la hora estimada de salida y de llegada en cuanto esa información esté disponible. *Los administradores de estaciones, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias proporcionarán a los proveedores de billetes información en tiempo real y en el formato adecuado.*

Justificación

El intercambio de datos adecuado, interoperable y en tiempo real entre proveedores de billetes y empresas ferroviarias es fundamental para el consumidor, si se quiere garantizar que este reciba la mejor información, incluidas opciones de billete y de precios para el viaje solicitado, en tiempo real y con la posibilidad de comprar el tipo de billete preferido al proveedor de billetes.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. En caso de que el retraso a que se refiere el apartado 1 sea superior a **60** minutos, se ofrecerá además gratuitamente a los viajeros:

Enmienda

2. En caso de que el retraso a que se refiere el apartado 1 sea superior a **45** minutos, se ofrecerá además gratuitamente a los viajeros:

Justificación

Esta enmienda es necesaria porque está inextricablemente ligada a nuestras otras enmiendas relativas al tiempo de retraso en el artículo 17.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) comidas y refrigerios, en una medida adecuada al tiempo de espera, si están disponibles en el tren o en la estación o si pueden razonablemente suministrarse ***teniendo en cuenta factores tales como la distancia del suministrador, el tiempo necesario para el suministro y el coste;***

Enmienda

a) comidas y refrigerios, en una medida adecuada al tiempo de espera, si están disponibles en el tren o en la estación o si pueden razonablemente suministrarse;

Justificación

La enumeración indicativa de los factores en el texto legislativo, en especial el coste, no resulta útil a la hora de determinar si el suministro de refrigerios y comidas es razonable o no.

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) si el tren se encuentra bloqueado en la vía, transporte del tren a la estación de ferrocarril, al lugar de partida alternativo o al destino final del servicio, siempre y cuando sea físicamente posible.

Enmienda

c) si el tren se encuentra bloqueado en la vía, transporte **accesible** del tren a la estación de ferrocarril, al lugar de partida alternativo o al destino final del servicio, siempre y cuando sea físicamente posible.

Justificación

De conformidad con la intención del Reglamento de reforzar los derechos de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, así como con las disposiciones del capítulo V en particular, cualquier transporte alternativo desde el tren y en la continuación del viaje debe ser accesible para todos los viajeros. Debe ser un requisito claro que las necesidades de dichos viajeros se tendrán en cuenta, ya que podrían requerir asistencia adicional, por ejemplo en caso de evacuación.

Enmienda 76

**Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3**

Texto de la Comisión

3. Si resulta imposible continuar el servicio ferroviario, las empresas ferroviarias organizarán lo antes posible servicios alternativos de transporte para los viajeros.

Enmienda

3. Si resulta imposible continuar el servicio ferroviario, las empresas ferroviarias organizarán lo antes posible servicios alternativos de transporte **accesibles** para los viajeros.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con las disposiciones sobre la accesibilidad, que forman parte de la refundición.

Enmienda 77

**Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4**

Texto de la Comisión

4. *A petición de los viajeros*, las empresas ferroviarias **certificarán** en *el billete* o por cualquier otro medio que el servicio ferroviario ha sufrido un retraso o

Enmienda

4. Las empresas ferroviarias **propondrán a los viajeros afectados certificar** en *sus billetes por escrito* o por cualquier otro medio que el servicio

un retraso que ha ocasionado la pérdida de un enlace o ha sido cancelado, según corresponda.

ferroviario ha sufrido un retraso o un retraso que ha ocasionado la pérdida de un enlace o ha sido cancelado, según corresponda.

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Además de las obligaciones de las empresas ferroviarias de conformidad con el artículo 13 bis, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día velarán por que las operaciones tanto de la estación como de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras estén coordinadas por unos planes de contingencia adecuados que prevean la posibilidad de perturbaciones graves y retrasos importantes que bloqueen a un número considerable de viajeros en la estación. Tales planes garantizarán que se suministre a los viajeros bloqueados la asistencia e información oportunas, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX. ***Previa petición***, los administradores de estaciones deberán mostrar el plan, con sus eventuales modificaciones, al ***organismo nacional de ejecución o a cualquier otro organismo designado por un Estado miembro***. Los administradores de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día harán todos los esfuerzos razonables para coordinar a los usuarios de la estación y asistir e informar a los viajeros bloqueados en esas circunstancias.

Enmienda

6. Además de las obligaciones de las empresas ferroviarias de conformidad con el artículo 13 bis, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día velarán por que las operaciones tanto de la estación como de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras estén coordinadas por unos planes de contingencia adecuados que prevean la posibilidad de perturbaciones graves y retrasos importantes que bloqueen a un número considerable de viajeros en la estación. Tales planes ***prestarán especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida*** y garantizarán que se suministre a los viajeros bloqueados la asistencia e información oportunas, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX. ***Tales planes también incluirán requisitos relativos a la accesibilidad de los sistemas de alerta e información***. Los administradores de estaciones deberán mostrar el plan, con sus eventuales modificaciones, al ***público, incluyendo los sitios web de las estaciones***. Los administradores de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día harán todos los esfuerzos razonables para coordinar a los usuarios de la estación y asistir e informar a los viajeros bloqueados en esas

circunstancias.

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones establecerán o poseerán, con la participación activa de las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, unas normas **de acceso** no discriminatorias aplicables al transporte de personas con discapacidad y personas de movilidad reducida incluidos sus asistentes personales. Las normas permitirán que el viajero vaya acompañado de un **perro de asistencia** de acuerdo con la eventual normativa nacional.

Enmienda

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones establecerán o poseerán, con la participación activa de las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, unas normas no discriminatorias **para el acceso libre de obstáculos e independiente** aplicables al transporte de personas con discapacidad y personas de movilidad reducida incluidos sus asistentes personales. Las normas permitirán que el viajero vaya acompañado de un **animal de servicio certificado o de un acompañante, en ambos casos de forma gratuita**, de acuerdo con la eventual normativa nacional, **y garantizarán el transporte por ferrocarril a las personas con discapacidad o de movilidad reducida de manera espontánea y sin necesidad de una planificación laboriosa.**

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los administradores de estaciones, las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos facilitarán a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, previa solicitud, información, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad del Reglamento (UE) n.º 454/2011 y de la Directiva XXX, acerca de la accesibilidad

Enmienda

1. Los administradores de estaciones, las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos facilitarán a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, previa solicitud, información, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad del Reglamento (UE) n.º 454/2011 y de la Directiva XXX, acerca de la accesibilidad

de los servicios ferroviarios y de las condiciones de acceso al material rodante, conforme a las normas de acceso a que se refiere el artículo 20, apartado 1, así como acerca de las instalaciones a bordo del tren.

de los servicios ferroviarios y de las condiciones de acceso al material rodante, conforme a las normas de acceso a que se refiere el artículo 20, apartado 1, así como acerca de las instalaciones a bordo del tren.

Esa información también estará disponible de un modo accesible en la página web del administrador de estaciones o de la empresa ferroviaria.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos que se acojan a la excepción prevista en el artículo 20, apartado 2, deberán, previa solicitud, informar por escrito a la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida afectada de los motivos de tal decisión en un plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha en la que se haya denegado la reserva o el billete o se haya exigido que la persona viaje acompañada. La empresa ferroviaria, el proveedor de billetes y el operador turístico ***harán todos los esfuerzos razonables para proponer*** una alternativa de transporte a la persona en cuestión, teniendo en cuenta sus necesidades de accesibilidad.

Enmienda

2. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos que se acojan a la excepción prevista en el artículo 20, apartado 2, deberán, previa solicitud, informar por escrito a la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida afectada de los motivos de tal decisión en un plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha en la que se haya denegado la reserva o el billete o se haya exigido que la persona viaje acompañada. La empresa ferroviaria, el proveedor de billetes y el operador turístico ***propondrán*** una alternativa de transporte a la persona en cuestión, teniendo en cuenta sus necesidades de accesibilidad.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento Artículo 22 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. A la salida de la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante su tránsito por la misma o a su llegada a ella, el

Enmienda

1. A la salida de la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante su tránsito por la misma o a su llegada a ella, el

administrador de la estación o la empresa ferroviaria, o ambos, ofrecerán asistencia gratuita de modo que dicha persona pueda embarcar en el tren saliente o desembarcar del tren entrante para el que haya adquirido un billete, sin perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo 20, apartado 1.

administrador de la estación o la empresa ferroviaria, o ambos, ofrecerán asistencia gratuita de modo que dicha persona pueda embarcar en el tren saliente o desembarcar del tren entrante para el que haya adquirido un billete, sin perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo 20, apartado 1. ***La reserva de asistencia será siempre gratuita, con independencia del método de comunicación utilizado.***

Justificación

Si bien queda claro que el servicio de asistencia debe ser gratuito para el viajero, en el Reglamento no se menciona explícitamente que la reserva de la asistencia también debe ser gratuita, y algunas empresas ferroviarias cobran actualmente a los viajeros por ello. Con el Reglamento refundido se aspira a reforzar los derechos de los viajeros por ferrocarril, en particular las personas con discapacidad, y esta enmienda se ajusta a la lógica interna del capítulo V y de nuestras demás enmiendas al respecto.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Los Estados miembros podrán prever excepciones a lo dispuesto en el apartado 1 en lo que respecta a las personas que viajen en servicios que hayan sido objeto de un contrato de servicio público adjudicado de conformidad con el Derecho de la Unión, a condición de que la autoridad competente haya establecido facilidades o disposiciones alternativas que garanticen un nivel de accesibilidad a los servicios de transporte equivalente o superior.

Justificación

Esta enmienda está estrechamente relacionada con el artículo 22, apartado 2. No hay ninguna razón para no permitir alternativas para garantizar un nivel equivalente o incluso mayor de accesibilidad a los servicios de transporte.

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento Artículo 22 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. En el caso de una estación no dotada de personal, la empresa ferroviaria y el administrador de la estación garantizarán que una información fácilmente disponible, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad **de la Directiva XXX**, se exponga y se ofrezca de conformidad con las normas de acceso mencionadas en el artículo 20, apartado 1, en lo que respecta a las estaciones más cercanas dotadas de personal y la asistencia directamente disponible para las personas con discapacidad y para las personas con movilidad reducida.

Enmienda

3. En el caso de una estación no dotada de personal, la empresa ferroviaria y el administrador de la estación garantizarán que una información fácilmente disponible, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad **del Reglamento (UE) n.º 1300/2014**, se exponga y se ofrezca de conformidad con las normas de acceso mencionadas en el artículo 20, apartado 1, en lo que respecta a las estaciones más cercanas dotadas de personal y la asistencia directamente disponible para las personas con discapacidad y para las personas con movilidad reducida.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento Artículo 22 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Deberá disponerse en todo momento de asistencia en las estaciones mientras se estén prestando servicios ferroviarios.

Enmienda

4. **Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo**, deberá disponerse en todo momento de asistencia en las estaciones mientras se estén prestando servicios ferroviarios.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento Artículo 24 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y los operadores

Enmienda

Las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y los operadores

turísticos cooperarán para ofrecer asistencia a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida con arreglo a los artículos 20 y 21 de conformidad con lo dispuesto en las letras siguientes:

turísticos cooperarán para ofrecer asistencia **gratuita** a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida con arreglo a los artículos 20 y 21 de conformidad con lo dispuesto en las letras siguientes:

Justificación

Esta enmienda está inextricablemente ligada al artículo 1, letra a). Dado que la Comisión propone la no discriminación entre viajeros en lo que respecta a las condiciones de transporte, esta enmienda garantiza que el servicio de asistencia a personas con discapacidad y personas de movilidad reducida ha de ser gratuito para los viajeros.

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 24 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) la prestación de asistencia estará supeditada a la condición de que se notifique la necesidad de tal asistencia a la empresa ferroviaria, al administrador de la estación, al proveedor de billetes o al operador turístico al que se haya comprado el billete como mínimo **48** horas antes del momento en que se precise la asistencia. En caso de que un billete o abono de temporada permita realizar varios viajes, bastará con una sola notificación siempre que se facilite suficiente información sobre los horarios en que se realizarán los sucesivos viajes. Tales notificaciones serán transmitidas a todas las demás empresas ferroviarias y a todos los demás administradores de estaciones que intervengan en el viaje de la persona en cuestión;

Enmienda

a) la prestación de asistencia estará supeditada a la condición de que se notifique la necesidad de tal asistencia a la empresa ferroviaria, al administrador de la estación, al proveedor de billetes o al operador turístico al que se haya comprado el billete ***en el momento de reservar el billete o al llegar a la estación dotada de personal o, si se trata de una estación sin personal,*** como mínimo ***tres*** horas antes del momento en que se precise la asistencia. ***Se aplicará una excepción a las estaciones de ferrocarril con menos de 10 000 viajeros al día por la que habrán de garantizar la asistencia con una notificación previa de al menos 24 horas. La reserva de dicha asistencia será gratuita para el viajero.*** En caso de que un billete o abono de temporada permita realizar varios viajes, bastará con una sola notificación siempre que se facilite suficiente información sobre los horarios en que se realizarán los sucesivos viajes. Tales notificaciones serán transmitidas a todas las demás empresas ferroviarias y a todos los demás administradores de

estaciones que intervengan en el viaje de la persona en cuestión;

Justificación

Esta enmienda está inextricablemente ligada al artículo 1, letra a). Dado que la Comisión propone la no discriminación entre viajeros en lo que respecta a las condiciones de transporte, esta enmienda garantiza que el servicio de asistencia a personas con discapacidad y personas de movilidad reducida ha de ser gratuito para los viajeros. Si se exige una notificación con 48 horas de antelación se limitará en gran medida la movilidad de las personas con discapacidad, lo que obstaculizará sus posibilidades para integrarse bien en la sociedad. Es necesario establecer una excepción para las estaciones de ferrocarril locales (con menos de 10 000 pasajeros al día) a fin de garantizar la debida calidad de la asistencia y permitir a los operadores ferroviarios desempeñar sus funciones respecto de los viajeros con discapacidad.

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 24 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) también se facilitará asistencia cuando el personal formado al efecto de la empresa ferroviaria o del administrador de la estación tenga conocimiento de la necesidad de asistencia y si existe la posibilidad real de prestar la asistencia necesaria.

Justificación

Para clarificar el texto legislativo con vistas a una oferta orientada a la prestación de servicios, como expresión del apoyo mutuo en la sociedad y a la luz de la naturaleza y la finalidad del Reglamento, en particular sus considerandos 3 y 5, siempre se debe prestar asistencia de un modo no burocrático cuando sea oportuno y posible.

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 25 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Si las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones causan el

1. Si las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones causan el

extravío o daño a sillas de ruedas y demás equipo de movilidad, o a dispositivos de asistencia o **perros de asistencia** utilizados por personas con discapacidad o personas de movilidad reducida, serán responsables de tal extravío o daño y deberán abonar la indemnización correspondiente.

extravío o daño a sillas de ruedas y demás equipo de movilidad, o a dispositivos de asistencia o **animales de servicio** utilizados por personas con discapacidad o personas de movilidad reducida, serán responsables de tal extravío o daño y deberán abonar la indemnización correspondiente.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento Artículo 25 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La indemnización a que se refiere el apartado 1 será igual al coste de sustitución o reparación **del** equipo o los dispositivos extraviados o dañados.

Enmienda

2. La indemnización **por extravío o daño** a que se refiere el apartado 1 **se abonará dentro del plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación** y será igual al coste de sustitución **basado en el valor real, o en los costes totales de** reparación, **de la silla de ruedas, de otro equipo de movilidad o de los dispositivos de asistencia** extraviados o dañados, **o del extravío o la lesión del animal de asistencia. La indemnización incluirá también el coste de sustitución temporal en caso de reparación, cuando el viajero corra con esos gastos.**

Justificación

La indemnización por extravío o daño de bienes en el caso de personas con discapacidad debe ser rápida y tratarse sin dilación. Ello permitirá evitar una mayor discriminación y más impedimentos para la movilidad para este tipo concreto de viajeros.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento Artículo 25 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. En caso necesario, las empresas

Enmienda

3. En caso necesario, las empresas

ferroviarias y los administradores de estaciones **harán con diligencia todos los esfuerzos razonables para sustituir** temporalmente el equipo específico y los dispositivos de asistencia por otros que, en la medida de lo posible, tengan unas características equivalentes a los extraviados o dañados. La persona con discapacidad o de movilidad reducida podrá conservar el equipo o dispositivo temporal de sustitución hasta que tenga lugar la indemnización contemplada en los apartados 1 y 2.

ferroviarias y los administradores de estaciones **sustituirán** temporalmente, **a sus expensas y sin demora** el equipo específico y los dispositivos de asistencia por otros que, en la medida de lo posible, tengan unas características equivalentes a los extraviados o dañados. La persona con discapacidad o de movilidad reducida podrá, **en la medida de lo posible y si así lo desea**, conservar el equipo o dispositivo temporal de sustitución hasta que tenga lugar la indemnización contemplada en los apartados 1 y 2.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) se asegurarán de que todo el personal, incluido el empleado por otras partes ejecutantes **que presten asistencia directa a personas con discapacidad y a personas de movilidad reducida**, sepa cómo atender a las necesidades **de estas**, incluidas las personas con deficiencias mentales e intelectuales;

Enmienda

a) se asegurarán de que todo el personal, incluido el empleado por otras partes ejecutantes, **reciba una formación en el campo de la discapacidad a fin de que** sepa cómo atender las necesidades de **las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida**, incluidas las personas con deficiencias mentales e intelectuales;

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) **dispensen** una formación de sensibilización acerca de las necesidades de las personas con discapacidad entre el personal que atiende directamente a los viajeros;

Enmienda

b) **garanticen** una formación de sensibilización acerca de las necesidades de las personas con discapacidad entre el personal que atiende directamente a los viajeros;

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) garanticen que, desde el momento de su contratación, todos los nuevos empleados reciban una formación en el campo de la discapacidad, y que el personal siga, de forma regular, cursos de reciclaje;

Enmienda

c) garanticen que, desde el momento de su contratación, todos los nuevos empleados **y los que, por la naturaleza de sus actividades, puedan prestar una asistencia directa a los viajeros con discapacidad y los viajeros de movilidad reducida** reciban una formación en el campo de la discapacidad, y que el personal siga, de forma regular, cursos de reciclaje;

Justificación

Los empleados en contacto directo con los viajeros deben poder prestar en todo momento la ayuda y asistencia adecuadas a los viajeros que lo necesiten.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) acepten, *si así se les solicita*, la participación en los cursos de formación **de empleados** con discapacidad, viajeros con discapacidad o de movilidad reducida **y/o** de organizaciones que los representen.

Enmienda

d) **fomenten activamente** la participación en los cursos de formación **del personal** con discapacidad, **así como de** viajeros con discapacidad o de movilidad reducida **y** de organizaciones que los representen;

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) involucren a las organizaciones que representen a personas con

discapacidad o de movilidad reducida en el diseño y la oferta de formación sobre discapacidad;

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Todas las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras de estaciones **con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día** establecerán, cada uno, un sistema de tramitación de reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en el presente Reglamento en su ámbito de responsabilidad respectivo. Comunicarán a los viajeros amplia información sobre la forma de ponerse en contacto con ellos y sobre su lengua o lenguas de trabajo.

Enmienda

1. Todas las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras de estaciones establecerán, cada uno, un sistema de tramitación de reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en el presente Reglamento en su ámbito de responsabilidad respectivo. Comunicarán a los viajeros amplia información **sobre los pormenores del procedimiento de tramitación de reclamaciones**, sobre la forma de ponerse en contacto con ellos y sobre su lengua o lenguas de trabajo. **Se pondrá a disposición de los viajeros el formulario de reclamación en una o varias lenguas comprensibles para la mayoría de los viajeros.**

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los viajeros podrán dirigir su reclamación a cualquiera de las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras pertinentes. Las reclamaciones se presentarán en los seis meses siguientes al incidente que constituya el objeto de la

Enmienda

2. Los viajeros podrán dirigir su reclamación a cualquiera de las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras pertinentes. **Los viajeros tendrán derecho a presentar las reclamaciones del mismo modo en el que hayan adquirido sus**

reclamación. En un plazo de un mes a partir de la **recepción** de la reclamación, el destinatario dará una respuesta motivada o, cuando el caso lo justifique, informará al viajero de la fecha para la cual cabe esperar una respuesta, sin que pueda superarse un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la reclamación. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras conservarán durante dos años la información sobre el incidente necesaria para evaluar la reclamación, y la pondrán a disposición de los organismos nacionales de ejecución cuando la pidan.

billetes. Las reclamaciones se presentarán en los seis meses siguientes al incidente que constituya el objeto de la reclamación. En un plazo de un mes a partir de la **presentación** de la reclamación, el destinatario dará una respuesta motivada o, cuando el caso lo justifique, informará al viajero de la fecha para la cual cabe esperar una respuesta, sin que pueda superarse un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la reclamación. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras conservarán durante dos años la información sobre el incidente necesaria para evaluar la reclamación, y la pondrán a disposición de los organismos nacionales de ejecución cuando la pidan.

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La información detallada acerca del procedimiento de tramitación de la reclamación será accesible para las personas con discapacidad o de movilidad reducida.

Enmienda

3. La información detallada acerca del procedimiento de tramitación de la reclamación ***estará fácilmente disponible para los viajeros*** y será accesible para las personas con discapacidad o de movilidad reducida. ***Dicha información se proporcionará gratuitamente por escrito y previa solicitud en la lengua nacional de la empresa ferroviaria.***

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. La Comisión adoptará un formulario de reclamación normalizado de la Unión que los viajeros podrán

utilizar para solicitar una indemnización de conformidad con el presente Reglamento.

Justificación

Con arreglo al espíritu de no discriminación que se establece en el artículo 5 y a la luz del considerando 12, los viajeros deben poder presentar una reclamación independientemente de la lengua. Los viajeros pueden decidir utilizar el formulario de reclamación normalizado de la Unión en vez de uno proporcionado por la empresa ferroviaria, el proveedor de billetes, el administrador de estaciones o el administrador de infraestructuras en cuestión si lo desean, y debe ser igualmente válido. En el caso específico de los viajeros que viajen fuera de sus Estados miembros respectivos, podría ser más fácil presentar una reclamación utilizando un formulario de reclamación de la Unión.

Enmienda 101

**Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 2 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones cooperarán activamente con las organizaciones que representan a las personas con discapacidad a fin de mejorar la calidad de la accesibilidad de los servicios de transporte.

Justificación

Hay una lógica interna entre los artículos 26 y 29, ya que la Comisión propone la formación del personal y exige normas de calidad del servicio. Esta enmienda podría facilitar la utilización de los servicios ferroviarios por parte de las personas con discapacidad y mejorar la calidad de los servicios que se les ofrecen.

Enmienda 102

**Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – apartado 2**

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones informarán

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones informarán

adecuadamente a los viajeros, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX, en la estación y en el tren, sobre sus derechos y obligaciones con arreglo al presente Reglamento, así como sobre los datos para ponerse en contacto con el organismo designado por los Estados miembros conforme al artículo 31.

adecuadamente a los viajeros, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX, en la estación, en el tren y **en sus páginas web**, sobre sus derechos y obligaciones con arreglo al presente Reglamento, así como sobre los datos para ponerse en contacto con el organismo designado por los Estados miembros conforme al artículo 31.

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento Artículo 31 – apartado 3

Texto de la Comisión

Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo u organismos que designen conforme al presente artículo y le comunicarán sus responsabilidades o, si son varios, sus responsabilidades respectivas.

Enmienda

Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo u organismos que designen conforme al presente artículo y le comunicarán sus responsabilidades o, si son varios, sus responsabilidades respectivas, **y los harán públicos en un lugar adecuado de sus páginas web.**

Justificación

La publicación en internet aporta una mayor transparencia para los viajeros y también contribuye al objetivo de la Unión de crear un mercado único digital. Cuando se publicó el Reglamento inicial, todavía no había entrado en vigor la estrategia del mercado único digital.

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los organismos nacionales de ejecución seguirán de cerca el cumplimiento del presente Reglamento y tomarán las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los viajeros. A tal fin, las empresas

Enmienda

1. Los organismos nacionales de ejecución seguirán de cerca el cumplimiento del presente Reglamento y tomarán las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los viajeros. A tal fin, las empresas

ferroviarias, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras facilitarán a los organismos, previa petición, los documentos e información pertinentes. En el desempeño de sus funciones, los organismos tendrán en cuenta la información que les comunique el organismo designado conforme a lo dispuesto en el artículo 33 para la tramitación de las reclamaciones, si se tratara de un organismo diferente. **Podrán también decidir la adopción de medidas de ejecución basadas en reclamaciones individuales transmitidas por dicho organismo.**

ferroviarias, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras facilitarán a los organismos, previa petición, los documentos e información pertinentes, **sin demora y en cualquier caso en el plazo de un mes.** En el desempeño de sus funciones, los organismos tendrán en cuenta la información que les comunique el organismo designado conforme a lo dispuesto en el artículo 33 para la tramitación de las reclamaciones, si se tratara de un organismo diferente. **Los Estados miembros garantizarán que los organismos nacionales de ejecución y los organismos que tramitan las reclamaciones cuenten con las competencias y los recursos suficientes para dar adecuada y eficazmente curso a las reclamaciones individuales de los viajeros de conformidad con el presente Reglamento.**

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los organismos nacionales de ejecución publicarán **anualmente, a más tardar al final del mes de abril,** estadísticas **sobre su actividad del año anterior,** incluidas las sanciones **practicadas.**

Enmienda

2. Los organismos nacionales de ejecución publicarán **cada año informes** con estadísticas **en sus páginas web, detallando el número y el tipo de reclamaciones que han recibido, y el resultado de sus medidas de ejecución,** incluidas las sanciones **que han aplicado.** **Se hará para cada año a más tardar el primer día del mes de abril del año siguiente. Además, dichos informes estarán disponibles en el sitio web de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.**

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento

Artículo 32 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. *Los organismos nacionales de ejecución, en colaboración con las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y de movilidad reducida, realizarán auditorías periódicas de los servicios de asistencia prestados de conformidad con el presente Reglamento y publicarán los resultados en formatos accesibles.*

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Artículo 33 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

El organismo acusará recibo de la reclamación en el plazo de dos semanas a partir de su recepción. La tramitación de aquella durará como máximo tres meses. En casos complejos, el organismo podrá ampliar el plazo discrecionalmente a seis meses. En tal caso, informará al viajero de las razones de la ampliación y del periodo previsto para la conclusión del procedimiento. Solo los asuntos que conlleven procedimientos judiciales podrán durar más de seis meses. Cuando el organismo sea además el organismo de resolución alternativa de litigios a que se refiere la Directiva 2013/11/UE, prevalecerán los plazos fijados en dicha Directiva.

El organismo acusará recibo de la reclamación en el plazo de dos semanas a partir de su recepción. La tramitación de aquella durará como máximo tres meses. En casos complejos, el organismo podrá ampliar el plazo discrecionalmente a seis meses. En tal caso, informará al viajero **o a la organización que represente a los viajeros** de las razones de la ampliación y del periodo previsto para la conclusión del procedimiento. Solo los asuntos que conlleven procedimientos judiciales podrán durar más de seis meses. Cuando el organismo sea además el organismo de resolución alternativa de litigios a que se refiere la Directiva 2013/11/UE, prevalecerán los plazos fijados en dicha Directiva, **y podrá ponerse a disposición, con el acuerdo de todas las partes implicadas, el recurso a la resolución de litigios en línea, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 524/2013/UE.**

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

PE619.085v02-00

60/67

AD\1155036ES.docx

Anexo II – título

Texto de la Comisión

INFORMACIÓN MÍNIMA QUE DEBEN FACILITAR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y LOS PROVEEDORES DE BILLETES

Enmienda

INFORMACIÓN MÍNIMA QUE DEBEN FACILITAR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS, **LOS OPERADORES TURÍSTICOS** Y LOS PROVEEDORES DE BILLETES

Justificación

Esta enmienda es necesaria porque está inextricablemente ligada a nuestras otras enmiendas relativas al suministro de información por parte de los distintos minoristas de viajes en ferrocarril afectados, en particular los «operadores turísticos» en los artículos 5, 7, 9 y 10.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte I – guion 1

Texto de la Comisión

– Condiciones generales aplicables al contrato

Enmienda

– Condiciones generales aplicables al contrato **o a los contratos que formen parte del viaje o viaje combinado**

Justificación

En aras de la claridad jurídica de todo el Reglamento, es importante señalar que los viajes combinados requerirán más de un contrato. Esto está ligado a nuestras enmiendas en el capítulo II.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte I – guion 2

Texto de la Comisión

– Horarios y condiciones del viaje más rápido

Enmienda

– Horarios y condiciones del viaje más rápido y **de los mejores enlaces**

Justificación

Los viajes combinados incluyen un conjunto de opciones ferroviarias mucho más amplio que la gama limitada de billetes directos, y los viajes combinados con diferentes billetes ya son técnicamente posibles, por lo que resulta lógico que las empresas proporcionen a los viajeros información sobre la mejor forma de completar el viaje. Esto está inextricablemente ligado a nuestras enmiendas al respecto en el capítulo II.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte I – guion 3

Texto de la Comisión

– Horarios y condiciones de las tarifas más baratas

Enmienda

– Horarios y condiciones de las tarifas más baratas **y de todas las disponibles**

Justificación

Los viajes combinados incluyen un conjunto de opciones ferroviarias mucho más amplio que la gama limitada de billetes directos, y los viajes combinados con diferentes billetes ya son técnicamente posibles, por lo que resulta lógico que las empresas proporcionen a los viajeros información sobre la mejor forma de completar el viaje. Esto está inextricablemente ligado a nuestras enmiendas al respecto en el capítulo II.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte I – guion 5

Texto de la Comisión

– **Condiciones** de acceso para bicicletas

Enmienda

– **Medidas** de acceso para bicicletas

Justificación

Esta enmienda está inextricablemente ligada a nuestras otras enmiendas al respecto del artículo 6.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte I – guion 6

Texto de la Comisión

- Asientos o plazas disponibles en los vagones de **fumadores** y **de** no fumadores, en primera y en segunda clase y en literas y coches-cama

Enmienda

- Asientos o plazas disponibles **de todas las tarifas aplicables** en los vagones de no fumadores, **y, cuando proceda, en los de fumadores**, en primera y en segunda clase y en literas y coches-cama

Justificación

Esta enmienda es necesaria por razones imperiosas de lógica y énfasis del texto. Actualmente en la mayoría de los Estados miembros no está permitido fumar en los trenes en general, por lo que el texto no debe redactarse de forma engañosa y debe seguir la lógica interna del capítulo II.

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte I – guion 8

Texto de la Comisión

- Disponibilidad de servicios a bordo

Enmienda

- Disponibilidad de servicios a bordo, **incluyendo conexión inalámbrica a internet (wifi) y aseos**

Justificación

A la luz del Reglamento en su conjunto y de su centro de interés, a saber, la mejora de los derechos de los viajeros, es importante que se reconozcan algunos aspectos básicos de la dignidad humana y se prevean aseos a bordo de los trenes. Se trata de un aspecto que puede ser especialmente importante para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida. La conexión inalámbrica a internet (wifi) también es importante ya que está en consonancia con el avance hacia una mayor digitalización y, en caso de que una oficina de reservas o una máquina expendedora de billetes no funcione, ayudará a los viajeros a reservar la continuación del viaje con poca antelación. Estos aspectos están inextricablemente ligados a los objetivos del Reglamento y a las disposiciones sobre información del capítulo II en particular y a las disposiciones sobre accesibilidad del capítulo V.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento Anexo II – parte II– guion 1

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
– Servicios a bordo	– Servicios a bordo, incluida conexión inalámbrica a internet (wifi)

Justificación

Con arreglo al Reglamento en su conjunto, el elemento wifi es importante ya que está en consonancia con el avance hacia una mayor digitalización y, en caso de que una oficina de reservas o una máquina expendedora de billetes no funcione, ayudará a los viajeros a reservar la continuación del viaje con poca antelación. Este aspecto está inextricablemente ligado a los objetivos del Reglamento y a las disposiciones sobre información del capítulo II en particular y a las disposiciones sobre accesibilidad del capítulo V.

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento Anexo III – parte I – apartado 2 – punto 1 – letra a – inciso iii – guion 1

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
– porcentaje de retrasos de menos de 60 minutos,	– porcentaje de retrasos de menos de 45 minutos,

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento Anexo III – parte II – apartado 1 – párrafo 4 – punto 1 – inciso vii

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
vii) accesibilidad de la estación y sus instalaciones,	vii) accesibilidad de la estación y sus instalaciones, incluido el acceso sin escaleras, escaleras mecánicas, ascensores y rampas para equipaje,

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento Anexo IV – apartado 1

Texto de la Comisión

En casos complejos, como aquellos que implican varias reclamaciones o afectan a varios operadores, o los relativos a viajes transfronterizos o accidentes ocurridos en un Estado miembro distinto de aquel que ha otorgado la licencia a la empresa —en particular, cuando no está claro cuál es el organismo nacional de ejecución competente o cuando se pueda facilitar o acelerar la resolución de la reclamación—, los organismos nacionales de ejecución cooperarán para designar a un organismo «responsable», que actuará de punto único de contacto con los viajeros. Todos los organismos nacionales de ejecución implicados cooperarán para facilitar la resolución de la reclamación (lo que incluye compartir información, ayudar a la traducción de documentos y facilitar información sobre las circunstancias de los incidentes). Se informará a los viajeros de cuál es el organismo que actúa como organismo «responsable».

Enmienda

En casos complejos, como aquellos que implican varias reclamaciones o afectan a varios operadores, o los relativos a viajes transfronterizos o accidentes ocurridos en un Estado miembro distinto de aquel que ha otorgado la licencia a la empresa —en particular, cuando no está claro cuál es el organismo nacional de ejecución competente o cuando se pueda facilitar o acelerar la resolución de la reclamación—, los organismos nacionales de ejecución cooperarán para designar a un organismo «responsable», que actuará de punto único de contacto con los viajeros. Todos los organismos nacionales de ejecución implicados cooperarán para facilitar la resolución de la reclamación (lo que incluye compartir información, ayudar a la traducción de documentos y facilitar información sobre las circunstancias de los incidentes). Se informará a los viajeros de cuál es el organismo que actúa como organismo «responsable». ***Además, en todos los casos, los organismos nacionales de ejecución garantizarán, en toda circunstancia, el cumplimiento del Reglamento (UE) 2017/2394.***

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida)		
Referencias	COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD)		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 5.10.2017		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 26.10.2017		
Ponente de opinión Fecha de designación	Dennis de Jong 4.12.2017		
Examen en comisión	21.2.2018	21.3.2018	16.5.2018
Fecha de aprobación	4.6.2018		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	29 1 1	
Miembros presentes en la votación final	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Suplentes presentes en la votación final	Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen		
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský		

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

29	+
ALDE	Jasenko Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
Verts/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

1	0
EFDD	Marco Zullo

Explicación de los signos utilizados:

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones