



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Documento de sesión*

---

**A7-0015/2014**

9.1.2014

**\*\*\*I**

## **INFORME**

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Michael Cramer

(Refundición – artículo 87 del Reglamento)

### ***Explicación de los signos utilizados***

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

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

### ***Enmiendas a un proyecto de acto***

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	73
ANEXO: CARTA DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS.....	76
ANEXO: DICTAMEN DEL GRUPO CONSULTIVO DE LOS SERVICIOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSEJO Y DE LA COMISIÓN.....	78
PROCEDIMIENTO .....	80



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario – refundición)

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0031),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0028/2013),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Vistos los dictámenes motivados presentados por el Seimas (Parlamento lituano), el Senado rumano y el Riksdag (Parlamento sueco), de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo nº 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en los que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 11 de julio de 2013<sup>1</sup>
  - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de 8 de octubre de 2013<sup>2</sup>,
  - Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos<sup>3</sup>,
  - Vista la carta dirigida por la Comisión de Asuntos Jurídicos a la Comisión de Transportes y Turismo, de conformidad con el artículo 87, apartado 3, de su Reglamento,
  - Vistos los artículos 87 y 55 del Reglamento,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0015/2014),
- A. Considerando que, según el grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, la propuesta en cuestión no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los textos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales;

---

<sup>1</sup> DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

<sup>2</sup> DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

<sup>3</sup> DO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación, teniendo en cuenta las recomendaciones del grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión;
2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

## **Enmienda 1**

### **Propuesta de Directiva Considerando 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 bis) El ferrocarril es ya el modo de transporte más seguro en la Unión y además su nivel de seguridad ha mejorado a lo largo de las últimas décadas. Aunque su actividad ha aumentado, pasando de 200 000 millones de viajeros-kilómetro en 1970 a más de 300 000 en la actualidad, el promedio anual de muertes de viajeros de ferrocarril se ha reducido, pasándose de unos 400 a principios de la década de 1970 a menos de 100 en la actualidad.*

## **Enmienda 2**

### **Propuesta de Directiva Considerando 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 ter) No solo debe garantizarse la seguridad de viajeros y trabajadores, incluido el personal de los contratistas, sino también la de los usuarios de los pasos a nivel y las personas que residen cerca de las líneas ferroviarias.*

## **Enmienda 3**

### **Propuesta de Directiva Considerando 1 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 quater) La seguridad ferroviaria debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del*

*transporte ferroviario.*

#### **Enmienda 4**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 1 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 quinquies) El entorno ferroviario de la Unión ha experimentado profundos cambios, activados, entre otros, por los tres «paquetes ferroviarios» adoptados desde principios de la década de 1990. La creación gradual del espacio ferroviario europeo único se ha caracterizado por una multiplicación de agentes, un mayor recurso a subcontratistas y una entrada más frecuente de operadores en el mercado. En este contexto de mayor complejidad, la seguridad ferroviaria depende en grado crítico de la interacción entre todos los agentes, en concreto las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras, la industria ferroviaria y las autoridades responsables de la seguridad. La legislación en materia de seguridad debe tener en cuenta estos cambios e introducir procedimientos e instrumentos de información, gestión y emergencia adecuados.*

#### **Enmienda 5**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(2) La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las

(2) La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las

empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes. **No obstante, a fin de continuar los esfuerzos para crear** un mercado único de los servicios de transporte ferroviario, es necesaria la completa revisión de esta Directiva.

empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes. **La creación en curso de** un mercado único de los servicios de transporte ferroviario **se traduce en una multiplicación de distintos agentes e interfaces de comunicación. Con el fin de garantizar la seguridad ferroviaria en este entorno,** es necesaria la completa revisión de esta Directiva.

## **Enmienda 6**

### **Propuesta de Directiva Considerando 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(2 bis) Habida cuenta de las diferencias persistentes entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte ferroviario en la Unión, reviste particular importancia proseguir con el proceso de armonización de las normas operativas y de seguridad, así como de las normas sobre investigación de accidentes.**

## **Enmienda 7**

### **Propuesta de Directiva Considerando 2 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(2 ter) No obstante, la armonización no debe poner en peligro el nivel de seguridad de ningún Estado miembro.**

## **Enmienda 8**

### **Propuesta de Directiva Considerando 2 quater (nuevo)**

**(2 quater) En aras de la seguridad ferroviaria y la protección de las vidas humanas, la salud pública y el medio ambiente, reviste suma importancia la correcta aplicación y la mejora de la Directiva 96/49/CE del Consejo<sup>12bis</sup> y de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12ter</sup>.**

---

*<sup>12bis</sup> Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (DO L 235 de 17.9.1996, p. 25).*

*<sup>12ter</sup> Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).*

## Enmienda 9

### Propuesta de Directiva Considerando 3

(3) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos de la Unión en materia de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, dichos sistemas ferroviarios

(3) Los metros, tranvías, **trenes-tranvía** y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos de la Unión en materia de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por

locales deben quedar exentos del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Ello no impide a los Estados miembros aplicar las disposiciones de la presente Directiva a los sistemas ferroviarios locales de forma voluntaria si lo consideran apropiado.

estas razones, dichos sistemas ferroviarios locales deben quedar exentos del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Ello no impide a los Estados miembros aplicar las disposiciones de la presente Directiva a los sistemas ferroviarios locales de forma voluntaria si lo consideran apropiado.

## Enmienda 10

### Propuesta de Directiva Considerando 4

#### *Texto de la Comisión*

(4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, **cuando** sea razonablemente viable y habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del transporte ferroviario.

#### *Enmienda*

(4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, **en la medida en que** sea razonablemente viable y habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del transporte ferroviario.

## Enmienda 11

### Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(4 bis) La seguridad depende en grado crítico de la interacción entre la infraestructura ferroviaria, las operaciones, los fabricantes y las autoridades responsables de la seguridad. Deben desarrollarse y utilizarse instrumentos adecuados para garantizar y mejorar la seguridad.***

## Enmienda 12

### Propuesta de Directiva Considerando 5

#### *Texto de la Comisión*

(5) Los *principales* agentes del sistema ferroviario, *los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias* deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. *Cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos.* Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades nacionales responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de todos los operadores.

#### *Enmienda*

(5) **Todos** los agentes del sistema ferroviario deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades nacionales responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de todos los operadores.

## Enmienda 13

### Propuesta de Directiva Considerando 6

#### *Texto de la Comisión*

(6) La responsabilidad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los cargadores -incluidos los de cisternas-, las entidades responsables del mantenimiento, las empresas de mantenimiento, los responsables de los *vagones*, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios. Para evitar el riesgo de que las responsabilidades no sean asumidas adecuadamente, cada agente pertinente

#### *Enmienda*

(6) La responsabilidad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los cargadores -incluidos los de cisternas-, **los descargadores, los destinatarios**, las entidades responsables del mantenimiento, las empresas de mantenimiento, **los propietarios de los vehículos**, los responsables de los **vehículos**, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios **y de implantar medidas de**

debe responsabilizarse de su proceso particular. Cada agente del sistema ferroviario debe responsabilizarse frente a los demás agentes de la comunicación completa y veraz de toda la información pertinente **para comprobar si los vehículos son aptos para circular**. En particular, esa información **debe versar** sobre el estado y el historial del vehículo, los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte.

**control de riesgos**. Para evitar el riesgo de que las responsabilidades no sean asumidas adecuadamente, cada agente pertinente debe responsabilizarse de su proceso particular **mediante acuerdos contractuales**. Cada agente del sistema ferroviario debe responsabilizarse frente a los demás agentes, **incluidas las autoridades pertinentes**, de la comunicación completa y veraz de toda la información pertinente **necesaria para garantizar el funcionamiento seguro de un vehículo**, en particular, la información sobre el estado y el historial del vehículo, los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte.

## Enmienda 14

### Propuesta de Directiva Considerando 6 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(6 bis) Los accidentes graves en los que se ven implicados vagones de mercancías han demostrado que es necesario contar con normas obligatorias, armonizadas a escala de la Unión, sobre la frecuencia y los intervalos de mantenimiento para los vagones de mercancías por ferrocarril, el material rodante y las locomotoras de pasajeros.**

## Enmienda 15

### Propuesta de Directiva Considerando 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(7 bis) A lo largo de las últimas décadas ha disminuido la cooperación entre fabricantes, prestadores de servicios de mantenimiento y empresas ferroviarias, lo**

*que hace necesaria una armonización de los intervalos mínimos de mantenimiento y los requisitos de calidad para garantizar la seguridad del sistema ferroviario en su totalidad.*

## **Enmienda 16**

### **Propuesta de Directiva Considerando 8**

#### *Texto de la Comisión*

(8) Se han introducido gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y MCS para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, *en caso necesario y cuando sea razonablemente viable*, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación de la seguridad y actividad de los operadores tanto a escala de la Unión como en los Estados miembros. Se han establecido indicadores comunes de seguridad (ICS) a fin de facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria y de evaluar la conformidad de los sistemas con los OCS.

#### *Enmienda*

(8) Se han introducido gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y MCS para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación de la seguridad y actividad de los operadores tanto a escala de la Unión como en los Estados miembros. Se han establecido indicadores comunes de seguridad (ICS) a fin de facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria y de evaluar la conformidad de los sistemas con los OCS.

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Directiva Considerando 9**

#### *Texto de la Comisión*

(9) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, *han sido* sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por los OCS, los MCS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI). A fin de eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, debe reducirse el número de normas nacionales

#### *Enmienda*

(9) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, *están siendo* sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por los OCS, los MCS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI). A fin de eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, debe reducirse el número de normas nacionales

como consecuencia de la ampliación del ámbito de las ETI a la totalidad del sistema ferroviario de la Unión y de la resolución de los puntos pendientes de las ETI. A este efecto, los Estados miembros **deben** mantener actualizado sus sistema de normas nacionales, eliminar las normas obsoletas, e informar de ello a la Comisión y a la Agencia.

como consecuencia de la ampliación del ámbito de las ETI a la totalidad del sistema ferroviario de la Unión y de la resolución de los puntos pendientes de las ETI. A este efecto, los Estados miembros **han de** mantener actualizado su sistema de normas nacionales, eliminar las normas obsoletas, e informar de ello a la Comisión y a la Agencia **sin demora**.

## Enmienda 18

### Propuesta de Directiva Considerando 10

#### *Texto de la Comisión*

(10) Teniendo en cuenta el enfoque gradual para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o emprendan proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente. El sistema de gestión de la seguridad es **la** herramienta reconocida para prevenir accidentes y las empresas ferroviarias tienen la responsabilidad de tomar medidas correctoras inmediatas para impedir la reproducción de accidentes. Los Estados miembros no deben disminuir la responsabilidad de las empresas ferroviarias mediante el establecimiento de nuevas normas nacionales inmediatamente después de un accidente.

#### *Enmienda*

(10) Teniendo en cuenta el enfoque gradual para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario ***manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de seguridad ferroviaria***, y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o emprendan proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente. El sistema de gestión de la seguridad es ***una*** herramienta reconocida para prevenir accidentes. ***Los Estados miembros, la Agencia Ferroviaria Europea («la Agencia»)*** y las empresas ferroviarias tienen la responsabilidad de tomar medidas correctoras inmediatas para impedir la reproducción de accidentes. Los Estados miembros no deben disminuir la responsabilidad de las empresas ferroviarias mediante el establecimiento de nuevas normas nacionales inmediatamente después de un accidente.

## Enmienda 19

### Propuesta de Directiva Considerando 10 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(10 bis) Los sistemas de control del tráfico y de señalización ferroviaria desempeñan un papel fundamental para garantizar la seguridad ferroviaria. El desarrollo y despliegue armonizados del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) en la red ferroviaria de la Unión supone una importante contribución a la mejora de los niveles de seguridad.***

## **Enmienda 20**

### **Propuesta de Directiva Considerando 11 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(11 bis) Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben establecer una «cultura de equidad» dentro de su cultura de seguridad para alentar activamente al personal a informar acerca de accidentes, incidentes y percances de seguridad sin ser objeto de castigo o discriminación. Una cultura justa permite a la industria ferroviaria aprender de los accidentes, incidentes y percances, y aumenta con ello la seguridad del ferrocarril para los trabajadores y los viajeros.***

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Directiva Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(12) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles y condiciones equitativas entre las empresas ferroviarias, estas últimas deben estar sujetas a los

(12) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles y condiciones equitativas entre las empresas ferroviarias, estas últimas deben estar sujetas a los

mismos requisitos en materia de seguridad. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para obtener acceso a la infraestructura ferroviaria. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes. En lo que se refiere a los servicios de transporte internacional, debe bastar una única aprobación del sistema de gestión de la seguridad a nivel de la Unión.

mismos requisitos en materia de seguridad. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para obtener acceso a la infraestructura ferroviaria. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes ***en todos los Estados miembros en los que opera la empresa***. En lo que se refiere a los servicios de transporte internacional, debe bastar una única aprobación del sistema de gestión de la seguridad a nivel de la Unión ***o para el territorio cuya infraestructura ferroviaria utilizará la empresa ferroviaria***.

## Enmienda 22

### Propuesta de Directiva Considerando 13

#### *Texto de la Comisión*

(13) Se han establecido métodos armonizados basados en la Directiva 2004/49/CE para su aplicación a las empresas ferroviarias y las autoridades nacionales de seguridad en los campos de la vigilancia, la evaluación de la conformidad, la supervisión y la evaluación y valoración de riesgos. Este marco reglamentario normativo ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión. La migración hacia un único certificado de seguridad debe aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema ferroviario al reducir la carga administrativa de las empresas ferroviarias.

#### *Enmienda*

(13) Se han establecido métodos armonizados ***mínimos*** basados en la Directiva 2004/49/CE para su aplicación a las empresas ferroviarias y las autoridades nacionales de seguridad en los campos de la vigilancia, la evaluación de la conformidad, la supervisión y la evaluación y valoración de riesgos. Este marco reglamentario normativo ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión ***dentro de las zonas de uso especificadas***. La migración hacia un único certificado de seguridad debe aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema ferroviario al reducir la carga administrativa de las empresas ferroviarias, ***haciendo de esta forma que el transporte ferroviario sea más competitivo en la***

*competencia intermodal.*

## **Enmienda 23**

### **Propuesta de Directiva Considerando 16**

#### *Texto de la Comisión*

(16) La certificación del personal de trenes *es frecuentemente* un obstáculo insuperable para los nuevos participantes en el mercado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que tengan la intención de operar en la red pertinente.

#### *Enmienda*

(16) ***La formación y la cualificación del personal de trenes es un factor fundamental de la seguridad ferroviaria. Las empresas ferroviarias deben garantizar que su personal cuenta con la cualificación, certificación y formación adecuadas, también cuando operen en la red de otro Estado miembro. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben realizar un seguimiento y hacer que se cumplan los requisitos al respecto.*** La certificación del personal de trenes ***puede ser*** un obstáculo para los nuevos participantes en el mercado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que tengan la intención de operar en la red pertinente.

## **Enmienda 24**

### **Propuesta de Directiva Considerando 17 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(17 bis) La Agencia debe desarrollar, junto con expertos del sector, un método común de seguridad para determinar cuáles son los componentes de seguridad fundamentales, tomando en***

*consideración la experiencia del sector de la aviación.*

## **Enmienda 25**

### **Propuesta de Directiva Considerando 18**

#### *Texto de la Comisión*

(18) Las autoridades nacionales de seguridad deben ser plenamente independientes en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora, y deben ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan cooperar con la Agencia en la creación de un espacio ferroviario único y coordinar sus criterios decisorios. Para aumentar la eficiencia, dos o más Estados miembros pueden decidir fusionar el personal y los recursos de sus respectivas autoridades nacionales responsables de la seguridad.

#### *Enmienda*

(18) Las autoridades nacionales de seguridad deben ser plenamente independientes en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante *o* entidad adjudicadora, y deben ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan cooperar con la Agencia en la creación de un espacio ferroviario único ***con un alto nivel de seguridad ferroviaria***, y coordinar sus criterios decisorios. ***Con el fin de poder llevar a cabo sus tareas, las autoridades nacionales de seguridad deben contar con recursos presupuestarios suficientes y con personal suficiente y debidamente formados.*** Para aumentar la eficiencia, dos o más Estados miembros pueden decidir fusionar el personal y los recursos de sus respectivas autoridades nacionales responsables de la seguridad.

## **Enmienda 26**

### **Propuesta de Directiva Considerando 18 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(18 bis) Con el fin de crear el espacio ferroviario europeo único y mejorar la seguridad ferroviaria, es fundamental introducir el certificado único de***

*seguridad. Ello requiere un reparto claro de las tareas y responsabilidades entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad. La Agencia debe convertirse en la ventanilla única de los certificados de seguridad en la Unión, recurriendo a los valiosos conocimientos, saber hacer y experiencia local de las autoridades nacionales de seguridad. Debe delegar tareas y responsabilidades específicas en las autoridades nacionales de seguridad sobre la base de acuerdos contractuales a los que se refiere el Reglamento [...] [Reglamento sobre la Agencia Ferroviaria Europea], pero debe tener competencias exclusivas para expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras.*

## **Enmienda 27**

### **Propuesta de Directiva Considerando 19 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 bis) El cumplimiento de las normas relativas a los tiempos de trabajo, conducción y descanso para los maquinistas y el personal de trenes que realiza tareas de seguridad es fundamental para la seguridad ferroviaria y para lograr una competencia leal. Las autoridades nacionales de seguridad deben ser las responsables de hacer cumplir y controlar la aplicación de estas normas, también en el caso de las operaciones transfronterizas. La Agencia debe desarrollar un dispositivo de registro a bordo para controlar los tiempos de conducción y descanso de los maquinistas de tren. Las autoridades nacionales de seguridad deben ser competentes para supervisar los tiempos de conducción y*

*descanso en los distintos Estados.*

## **Enmienda 28**

### **Propuesta de Directiva Considerando 20**

#### *Texto de la Comisión*

(20) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez, pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan y los resultados de dicha investigación deben hacerse públicos. Otros accidentes e incidentes deben también someterse a una investigación sobre la seguridad cuando puedan ser precursores significativos de accidentes graves.

#### *Enmienda*

(20) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez, pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan y los resultados de dicha investigación deben hacerse públicos ***e incluirse en informes periódicos***. Otros accidentes e incidentes deben también someterse a una investigación sobre la seguridad cuando puedan ser precursores significativos de accidentes graves. ***Con el fin de determinar cuáles son estos precursores, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras establecerán una «cultura de equidad», tal y como se define en el artículo 3.***

## **Enmienda 29**

### **Propuesta de Directiva Considerando 20 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***El sistema de seguridad ferroviario se basa en las reacciones y las enseñanzas derivadas de los accidentes e incidentes, lo que requiere una estricta aplicación de las normas sobre confidencialidad para garantizar la disponibilidad futura de fuentes de información valiosas. En este contexto, los datos de seguridad sensibles***

*deben protegerse adecuadamente.*

### **Enmienda 30**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 20 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(20 ter) Los accidentes entrañan toda una serie de intereses públicos diferentes, como la necesidad de prevenir futuros accidentes y la buena administración de la justicia. Esos intereses van más allá de los intereses individuales de las partes implicadas y del suceso específico. A fin de garantizar el interés público general, es necesario un equilibrio justo entre todos los intereses.*

### **Enmienda 31**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 21 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(21 bis) El sector del ferrocarril debe promover asimismo un entorno no punitivo que facilite la notificación espontánea de sucesos, haciendo avanzar así el principio de una «cultura de equidad».*

### **Enmienda 32**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 21 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(21 ter) Es importante para la prevención de accidentes e incidentes que se*

*comunique con la mayor rapidez posible la información pertinente, incluidos, en particular, informes y recomendaciones relativos a la seguridad derivados de las investigaciones sobre seguridad.*

### **Enmienda 33**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 21 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*En el sector del ferrocarril, tras un accidente resulta difícil identificar a las víctimas y a las personas de contacto y/o familiares ya que en general el operador no conoce la identidad de las víctimas. Sin embargo, en determinados servicios ferroviarios de la Unión donde es obligatoria la reserva previa o bien se realiza un control de seguridad a los viajeros antes de que embarquen en el tren, convendría que el operador pudiera disponer del listado del pasaje y del personal a bordo a efectos únicamente de poder ponerse en contacto rápidamente con los familiares y/o personas de contacto. Conviene por tanto otorgar un mandato a la Agencia para que desarrolle sistemas que integren dicha información en los sistemas de reserva de pasajeros. También es necesario que las agencias nacionales elaboren planes de emergencia que prevean servicios de emergencia, planes de acceso y auxilio en el lugar del accidente, y que incluyan asimismo un plan de atención a las víctimas. La Agencia podrá colaborar y ayudar en la redacción de dichos planes teniendo en cuenta las mejores prácticas. Conviene que el operador disponga asimismo de un plan para dispensar asistencia a las víctimas.*

## Enmienda 34

### Propuesta de Directiva Considerando 22

#### *Texto de la Comisión*

(22) A fin de aumentar la eficacia de sus actividades y de ayudarle en el desempeño de sus funciones, el organismo de investigación debe poder acceder rápidamente al lugar de un siniestro, llegado el caso en buena cooperación con la autoridad judicial. Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala de la Unión. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.

#### *Enmienda*

(22) A fin de aumentar la eficacia de sus actividades y de ayudarle en el desempeño de sus funciones, el organismo de investigación, ***al igual que la Agencia si así lo solicita***, debe poder acceder rápidamente al lugar de un siniestro, llegado el caso en buena cooperación con la autoridad judicial. ***Todas las partes implicadas, incluida la Agencia, deben facilitar toda la información pertinente y necesaria para que el organismo de investigación pueda desarrollar sus actividades.*** Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala de la Unión. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por parte de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.

## Enmienda 35

### Propuesta de Directiva Considerando 25

#### *Texto de la Comisión*

(25) Con el fin de completar y modificar algunos elementos no esenciales de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión en lo que respecta a los métodos comunes de seguridad y a su revisión, y a

#### *Enmienda*

(25) Con el fin de completar y modificar algunos elementos no esenciales de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión en lo que respecta a los métodos comunes de seguridad y a su revisión, y a

la revisión de los indicadores comunes de seguridad y de los objetivos comunes de seguridad. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas oportunas durante sus trabajos de preparación, incluso con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

la revisión de los indicadores comunes de seguridad y de los objetivos comunes de seguridad. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas oportunas durante sus trabajos de preparación, incluso con expertos, **con los interlocutores sociales y especialmente con las autoridades nacionales de seguridad**. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

## Enmienda 36

### Propuesta de Directiva Artículo 1 – apartado 1 – parte introductoria

#### *Texto de la Comisión*

La presente Directiva establece disposiciones para garantizar el fomento y **la mejora** de la seguridad en los ferrocarriles de la Unión , así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante:

#### *Enmienda*

La presente Directiva establece disposiciones **mínimas, más allá de las cuales los Estados miembros solo pueden legislar de acuerdo con el artículo 8**, para garantizar el fomento y **las nuevas mejoras** de la seguridad en los ferrocarriles de la Unión, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante:

## Enmienda 37

### Propuesta de Directiva Artículo 1 – letra c

#### *Texto de la Comisión*

c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas **a la eliminación progresiva** de las normas nacionales;

#### *Enmienda*

c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas **a una mayor armonización** de las normas nacionales **en un nivel elevado de protección**;

## Enmienda 38

### Propuesta de Directiva Artículo 1 – letra e bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*e bis) la introducción de un certificado único de seguridad que sea válido y esté reconocido en todos los Estados miembros dentro de las zonas de funcionamiento especificadas;*

## Enmienda 39

### Propuesta de Directiva Artículo 1 – letra e ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*e ter) la exigencia a la Agencia de que publique directrices sobre seguridad ferroviaria y certificación de la seguridad, incluidas listas de ejemplos de buenas prácticas, particularmente para el transporte transfronterizo.*

## Enmienda 40

### Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 2 – letra a

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

a) los metros, tranvías y sistemas de ferrocarril ligero;

a) los metros, tranvías, *trenes-tranvía* y sistemas de ferrocarril ligero;

## Enmienda 41

### Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 3 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b bis) la infraestructura del ferrocarril ligero utilizada ocasionalmente por vehículos ferroviarios pesados con arreglo a las condiciones operativas de los sistemas de ferrocarril ligero, cuando el uso de tales vehículos sea necesario únicamente para fines de conexión;*

## **Enmienda 42**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 2 – apartado 3 – letra b ter (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b ter) material rodante que ha perdido su autorización y se está trasladando a una terminal o lugar para poder volver a obtener dicha autorización.*

## **Enmienda 43**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

a) «sistema ferroviario»: el sistema ferroviario de la Unión tal como se define en el artículo 2 de la Directiva [xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario];

a) «sistema ferroviario **de la Unión**»: el sistema ferroviario de la Unión **convencional y de alta velocidad**, tal como se define en el artículo 2 de la Directiva [xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario];

## **Enmienda 44**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 3 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> DO L 75 de 15.3.2001, p. 29

*Enmienda*

b) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras tal como se define en el artículo 3 de la Directiva 2012/34/UE<sup>14</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo;

---

<sup>14</sup> Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

## **Enmienda 45**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra c**

*Texto de la Comisión*

c) empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción;

*Enmienda*

c) «empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria tal como se define en el artículo 3 de la Directiva 2012/34/UE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción;

## **Enmienda 46**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letras c bis y c ter (nuevas)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c bis) «zona de funcionamiento»: la red o las redes dentro de un Estado miembro o de un grupo de Estados miembros en la(s) que una empresa ferroviaria tiene intención de operar;***

*c ter) «red ferroviaria separada»: la red ferroviaria de un Estado miembro, o una parte de la misma, con un ancho de vía de 1 520 mm, que está geográfica o técnicamente separada de la red europea con el ancho de vía nominal estándar (1 435 mm, denominado en lo sucesivo «ancho estándar»), y que está bien integrada en la red ferroviaria con un ancho de vía de 1 520 mm con terceros países pero separada de la red estándar de la Unión;*

## **Enmienda 47**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra f**

*Texto de la Comisión*

f) «métodos comunes de seguridad (MCS)»: los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;

*Enmienda*

*(No afecta a la versión española.)*

## **Enmienda 48**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra f bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*f bis) «indicadores comunes de seguridad (ICS)»: un conjunto común de datos sobre seguridad ferroviaria, recogidos para facilitar el seguimiento de la seguridad ferroviaria y la consecución de los objetivos comunes de seguridad (OCS);*

## Enmienda 49

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra h

#### *Texto de la Comisión*

h) «normas nacionales »: todas las normas vinculantes que contengan requisitos de seguridad o técnicos ferroviarios establecidos por un Estado miembro y aplicables a **las empresas ferroviarias**, con independencia del organismo que las emita;

#### *Enmienda*

h) «normas nacionales »: todas las normas vinculantes que **hayan sido notificadas por un Estado miembro** y contengan requisitos de seguridad, **operativos o** técnicos ferroviarios establecidos por un Estado miembro y aplicables a **los agentes del sector ferroviario**, con independencia del organismo que las emita;

## Enmienda 50

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra i

#### *Texto de la Comisión*

i) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización y **las medidas establecidas** por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones;

#### *Enmienda*

i) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización y **los procedimientos establecidos** por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones;

## Enmienda 51

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra k

#### *Texto de la Comisión*

k) «accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por

#### *Enmienda*

k) «accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas, —

material rodante en movimiento, incendios y otros;

*incluidas aquellas que no tienen cabida dentro de la definición de viajeros—, por material rodante en movimiento — incluidos los ocurridos en estaciones de maniobras y durante labores de mantenimiento—, incendios y otros;*

## **Enmienda 52**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra n bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*n bis) «razonablemente viable»: aplicado a una actividad, toda actividad que, tras un análisis coste-beneficio, no provoque una contribución desproporcionada en términos de costes o de plazo de ejecución en relación con el objetivo de seguridad que se persigue;*

## **Enmienda 53**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra n ter (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*n ter) «otras partes»: toda parte que realice actividades externas en las interfaces con el sistema ferroviario que puedan introducir riesgos con impacto directo en el funcionamiento y que deban ser controladas por los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias;*

## **Enmienda 54**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra p bis (nueva)**

*p bis) «sistemas ferroviarios transfronterizos»: sistemas ferroviarios que ofrezcan servicios de transporte entre los nodos urbanos más próximos de cada lado de la frontera;*

## Enmienda 55

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra s

*Texto de la Comisión*

s) *«poseedor», la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos al que se hace referencia en el artículo 43 de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;*

*Enmienda*

s) *«propietario»:* persona o entidad *propietaria de* un vehículo y registrada en el registro nacional de vehículos al que se hace referencia en *los artículos 43 y 43 bis* de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

## Enmienda 56

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra u

*Texto de la Comisión*

u) «vehículo», un vehículo ferroviario apto para circular con *sus propias* ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción *en composición fija o variable* ; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales

*Enmienda*

u) «vehículo»: un vehículo ferroviario apto para circular con ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales;

## Enmienda 57

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra v

#### *Texto de la Comisión*

v) «fabricante», cualquier persona física o jurídica que fabrica un componente o subsistema de interoperabilidad, o que encarga su diseño o fabricación, y lo comercializa bajo su nombre o marca comercial;

#### *Enmienda*

v) «fabricante»: cualquier persona física o jurídica que fabrica un componente, **varios componentes** o **un** subsistema de interoperabilidad, o que encarga su diseño o fabricación, y lo comercializa bajo su nombre o marca comercial;

## Enmienda 58

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra x bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***x bis) «descargador»: empresa que retira un contenedor de un vagón, o descarga mercancía empaquetada de un vagón o contenedor, o que saca mercancía de una cisterna, un vagón o un contenedor;***

## Enmienda 59

### Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra y bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***y bis) «cultura de equidad»:  
procedimiento que se ha de establecer para alentar activamente a los miembros del personal a que denuncien accidentes, incidentes y percances relacionados con la seguridad, sin eximirlos de su plena responsabilidad en caso de infracciones deliberadas y negligencias graves. Las personas en cuestión no serán objeto de castigos o discriminación por errores no deseados o divulgación de la información***

*al respecto. La cultura de equidad permitirá a la industria ferroviaria aprender lecciones de los accidentes, incidentes y percances y, de ese modo, mejorar la seguridad del sector del ferrocarril para trabajadores y pasajeros;*

## **Enmienda 60**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra y ter (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*y ter) «destinatario»: toda persona física o jurídica que se identifique como tal en la carta de porte y reciba las mercancías y la carta de porte;*

## **Enmienda 61**

### **Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra y quater (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*y quater) «transportista»: toda empresa con la que el expedidor o el pasajero haya celebrado el contrato de transporte o un transportista subsiguiente que sea responsable sobre la base de este contrato;*

## **Enmienda 62**

### **Propuesta de Directiva Artículo 4**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Función de los agentes del sistema ferroviario en el fomento y mejora de la

Función de los agentes del sistema ferroviario en el fomento y mejora de la

seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros y la Agencia velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de la legislación de la Unión y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

2. Los Estados miembros velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará:

- a) a implementar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente;
- b) a aplicar las reglas de la Unión y nacionales ;
- c) a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de infraestructuras y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros. Los riesgos asociados a las actividades de terceros serán también tenidos en cuenta en los sistemas de

seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros y la Agencia velarán, ***cada uno en sus ámbitos de responsabilidad respectivos***, por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta ***el impacto de los factores humanos***, la evolución de la legislación de la Unión y ***de la legislación internacional***, y el progreso técnico y científico, y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

***Los Estados miembros y la Agencia garantizarán que las medidas de desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles tengan en cuenta la necesidad de seguir un enfoque sistémico.***

2. Los Estados miembros y ***la Agencia*** velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará:

- a) a implementar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente;
- b) a aplicar las reglas de la Unión y nacionales;
- c) a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de infraestructuras y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros. Los riesgos asociados a las actividades de terceros serán también tenidos en cuenta en los sistemas de

gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

3. Todo fabricante, empresa de mantenimiento, **I** poseedor, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento garantizará que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios y equipo que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras puedan utilizarlos de manera segura.

4. Todos los agentes que tengan una función importante que realizar en las operaciones de seguridad implementarán las medidas de control de riesgos necesarias, en su caso cooperando mutuamente. Además de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, esos agentes incluyen:

a) las entidades encargadas del mantenimiento de los vehículos;

b) **los expedidores**, los cargadores – incluidos los de cisternas-, que tienen una función que realizar en lo que respecta a la seguridad de las operaciones de carga;

c) los fabricantes, que son responsables del diseño y la fabricación con garantías de seguridad de vehículos ferroviarios, piezas, componentes o subconjuntos de vehículos, de infraestructura ferroviaria, de energía y de control-mando en vía, así como de la elaboración de la documentación preliminar de mantenimiento asociada al

gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

3. Todo fabricante, empresa de mantenimiento, poseedor, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento garantizará que los suministros de material rodante, **instalaciones de servicio**, instalaciones, accesorios y equipo que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras puedan utilizarlos de manera segura.

4. Todos los agentes que tengan una función importante que realizar en las operaciones de seguridad, **cada uno en sus ámbitos de responsabilidad respectivos**, implementarán las medidas de control de riesgos necesarias, en su caso cooperando mutuamente, **y asumirán la responsabilidad por el desempeño de sus propias funciones**. Además de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, esos agentes incluyen:

a) **los responsables de los vehículos y su entidad o** entidades encargadas del mantenimiento de los vehículos;

b) los cargadores –incluidos los de cisternas-, **y los descargadores**, que tienen una función que realizar en lo que respecta a la seguridad de las operaciones de carga;

c) los fabricantes, que son responsables del diseño y la fabricación con garantías de seguridad de vehículos ferroviarios, piezas, componentes o subconjuntos de vehículos, de infraestructura ferroviaria, de energía y de control-mando en vía, así como de la elaboración de la documentación preliminar de mantenimiento asociada al

vehículo.

5. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratantes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras y la entidad encargada del mantenimiento aplicarán los métodos comunes de los procesos de vigilancia establecidos en el Reglamento (UE) nº 1078/2012<sup>15</sup>. Sus contratistas aplicarán este proceso a través de acuerdos contractuales. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento revelarán sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia o de la autoridad nacional responsable de la seguridad.

6. Cualquier agente del sistema ferroviario que identifique un riesgo para la seguridad derivado de defectos de fabricación y faltas de conformidad, o de averías de equipos técnicos, incluidos los de subsistemas estructurales, informará de esos riesgos a las demás partes implicadas *de forma* que estas puedan tomar las medidas correctoras necesarias para garantizar la continuidad del funcionamiento seguro del sistema ferroviario.

7. En caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todos los

vehículo.

5. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratantes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras y la entidad encargada del mantenimiento aplicarán los métodos comunes de los procesos de vigilancia establecidos en el Reglamento (UE) nº 1078/2012<sup>15</sup>. Sus contratistas aplicarán este proceso a través de acuerdos contractuales. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento revelarán sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia o de la autoridad nacional responsable de la seguridad.

6. Cualquier agente del sistema ferroviario que identifique un riesgo *sistémico* para la seguridad derivado de defectos de fabricación y faltas de conformidad, o de averías de equipos técnicos, incluidos los de subsistemas estructurales, informará de esos riesgos, *en el marco de un procedimiento armonizado dentro de la Unión*, a las demás partes implicadas *y a la Agencia para* que estas puedan tomar las medidas correctoras necesarias para garantizar la continuidad del funcionamiento seguro del sistema ferroviario.

***6 bis. Los Estados miembros, la Agencia y todos los agentes del sistema ferroviario establecerán una «cultura de equidad» que garantice que los accidentes, los incidentes y los posibles riesgos para la seguridad se comunican con coherencia. A fin de fomentar la comunicación al respecto, los Estados miembros establecerán un mecanismo que permita realizarla de manera confidencial.***

7. En caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todos los

agentes intercambiarán toda la información pertinente para la seguridad de su funcionamiento. Entre otros, se facilitará información sobre el estado y el historial del vehículo, los elementos de los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte. La información será lo suficientemente detallada como para permitir la evaluación de los riesgos de la explotación del vehículo por la empresa ferroviaria.

---

<sup>15</sup> DO L 320 de 17.11.2012, p. 8.

### Enmienda 63

#### Propuesta de Directiva Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

agentes intercambiarán toda la información pertinente para la seguridad de su funcionamiento, ***usando los registros de vehículos a que se refieren los artículos 43 y 43 bis de la [Directiva relativa a la interoperabilidad]***. Entre otros, se facilitará información sobre el estado y el historial del vehículo, los elementos de los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga y ***los componentes vitales para la seguridad, así como*** las cartas de porte. La información será lo suficientemente detallada como para permitir la evaluación de los riesgos de la explotación del vehículo por la empresa ferroviaria.

---

<sup>15</sup> DO L 320 de 17.11.2012, p. 8.

*Enmienda*

***1 bis. Los Estados miembros respaldarán a la Agencia en su tarea de seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión.***

### Enmienda 64

#### Propuesta de Directiva Artículo 6 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c bis) métodos para el seguimiento de la evolución de la seguridad a escala nacional y de la Unión;***

## Enmienda 65

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 6 – apartado 2 – párrafo 1

##### *Texto de la Comisión*

La Comisión otorgará mandatos a la Agencia para que esta elabore los nuevos MCS mencionados en el punto 1, letra d), con objeto de revisar y actualizar todos los MCS a fin de tener en cuenta la evolución de la tecnología o de las exigencias sociales, y para que esta eleve las recomendaciones correspondientes a la Comisión.

##### *Enmienda*

La Comisión otorgará mandatos a la Agencia para que esta elabore los nuevos MCS mencionados en el punto 1, letra d), con objeto de revisar y actualizar todos los MCS a fin de tener en cuenta la evolución de la tecnología o de las exigencias sociales, y para que esta eleve las recomendaciones correspondientes a la Comisión ***lo antes posible***.

## Enmienda 66

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 6 – apartado 2 – párrafo 2

##### *Texto de la Comisión*

Al elaborar las recomendaciones, la Agencia tendrá en cuenta la opinión de los usuarios y de ***las*** partes interesadas. Las recomendaciones contendrán un informe de los resultados de dicha consulta, así como un informe de evaluación del impacto del nuevo MCS que se vaya a adoptar.

##### *Enmienda*

Al elaborar las recomendaciones, la Agencia tendrá en cuenta la opinión de los usuarios, ***de las autoridades nacionales de seguridad, de los interlocutores sociales*** y de ***otras*** partes interesadas. Las recomendaciones contendrán un informe de los resultados de dicha consulta, así como un informe de evaluación del impacto del nuevo MCS que se vaya a adoptar.

## Enmienda 67

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 6 – apartado 3

##### *Texto de la Comisión*

3. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la

##### *Enmienda*

3. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la

experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria y con vistas al mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, *cuando* sea razonablemente viable, a su mejora permanente.

experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria y con vistas al mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, *en la medida en que* sea razonablemente viable, a su mejora permanente.

## Enmienda 68

### Propuesta de Directiva Artículo 6 – apartado 5

#### *Texto de la Comisión*

5. Los Estados miembros introducirán los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones.

#### *Enmienda*

5. Los Estados miembros introducirán *rápidamente* los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones.

## Enmienda 69

### Propuesta de Directiva Artículo 7 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión otorgará un mandato a la Agencia para que esta elabore los OCS revisados y eleve las recomendaciones pertinentes a la Comisión.

#### *Enmienda*

2. La Comisión otorgará un mandato a la Agencia para que esta elabore los OCS revisados *lo antes posible* y eleve las recomendaciones pertinentes a la Comisión.

## Enmienda 70

### Propuesta de Directiva Artículo 8

#### *Texto de la Comisión*

Normas nacionales

#### *Enmienda*

Normas nacionales

1. Los Estados miembros podrán **establecer** nuevas normas nacionales solamente en los casos siguientes:

- a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén cubiertas por un MCS;
- b) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente.

Los Estados miembros garantizarán que las normas nacionales tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

2. Cuando un Estado miembro tenga la intención de introducir una nueva norma nacional, comunicará el proyecto correspondiente a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático adecuado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) nº .../... [Reglamento de la Agencia].

1. Los Estados miembros podrán **elaborar** nuevas normas nacionales **tras la entrada en vigor de la presente Directiva** solamente en los casos siguientes:

- a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén cubiertas por un MCS;
- b) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente.

Los Estados miembros garantizarán que las normas nacionales **no sean discriminatorias** y tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

**Los Estados miembros podrán decidir alcanzar un nivel más elevado de seguridad que el que se define en los correspondientes OCS, a condición de que este nivel más elevado de seguridad sea plenamente compatible con los OCS vigentes.**

2. Cuando un Estado miembro tenga la intención de introducir una nueva norma nacional, comunicará **sin demora** el proyecto correspondiente a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático adecuado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) nº .../... [Reglamento de la Agencia], **e incluirá un informe de evaluación de impacto de las nuevas normas que se van a adoptar. Excepto en los casos descritos en la letra b) del apartado 1, la notificación se realizará como mínimo tres meses antes de la adopción prevista de la norma.**

**Tras la recepción del proyecto de norma nacional, la Agencia iniciará un proceso de coordinación en el que participen todas las autoridades nacionales de seguridad con el fin de garantizar el mayor grado posible de armonización en toda la Unión.**

**La nueva norma nacional no seguirá vigente ni entrará en vigor si la Comisión, previa recomendación de la Agencia, formula objeciones al respecto y expone**

3. Si llegara a conocimiento de la Agencia que una norma nacional, notificada o no, ha pasado a ser obsoleta o contradice los MCS o cualquier otra normativa de la Unión adoptada con posterioridad a la aplicación de la norma nacional, será de aplicación el procedimiento establecido en el artículo 22 del Reglamento (UE) n.º .../... [Reglamento de la Agencia].

4. Los Estados miembros velarán por que las normas nacionales sean puestas a disposición gratuitamente y *en un lenguaje claro que pueda ser comprendido por todas las partes interesadas*.

5. Las normas nacionales notificadas en virtud de este artículo no están sujetas al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE.

*sus motivos en una declaración.*

3. Si llegara a conocimiento de la Agencia que una norma nacional, notificada o no, ha pasado a ser obsoleta o contradice los MCS o cualquier otra normativa de la Unión adoptada con posterioridad a la aplicación de la norma nacional, será de aplicación el procedimiento establecido en el artículo 22 del Reglamento (UE) n.º .../... [Reglamento de la Agencia] .

*Por lo que respecta a las cuestiones relativas a la formación, la salud ocupacional y la seguridad de los profesionales ferroviarios encargados de labores vitales para la seguridad, la Agencia solo podrá aplicar el presente apartado si la norma nacional de que se trata es discriminatoria y los MCS u otra legislación de la Unión garantizan un nivel más elevado de seguridad.*

4. Los Estados miembros se asegurarán de que las normas nacionales, *incluidas las que cubren las interfaces entre vehículos y red*, sean puestas a disposición gratuitamente y *como mínimo en dos lenguas oficiales de la Unión*.

5. Las normas nacionales notificadas en virtud de este artículo no están sujetas al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE.

*5 bis. La Agencia elaborará y publicará directrices comunes para la adopción de nuevas normas nacionales o para la modificación de las existentes.*

## Enmienda 71

### Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras

#### *Enmienda*

2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras

condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes.

condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos ***una cualificación y formación adecuadas del personal***, la prestación de servicios de mantenimiento, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes. ***En consecuencia, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias contarán con procedimientos para determinar los riesgos potenciales que se deriven de las actividades externas en las interfaces con el sistema ferroviario y que tengan un impacto directo en las operaciones.***

## Enmienda 72

### Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

La Comisión establecerá los elementos del sistema de gestión de la seguridad mediante actos ***de ejecución***. ***Tales actos de ejecución*** se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, ***apartado 2***.

#### *Enmienda*

La Comisión establecerá los elementos del sistema de gestión de la seguridad mediante actos ***delegados, incluyéndose una política de seguridad aprobada y comunicada a nivel interno, objetivos cualitativos y cuantitativos en materia de seguridad y procedimientos para alcanzar dichos objetivos, procedimientos para cumplir las normas técnicas y operativas, procedimientos de evaluación de riesgos y aplicación de medidas de control de riesgos, medidas de formación e información del personal, procedimientos que garanticen la comunicación y la documentación de la información relativa***

*a la seguridad, procedimientos para denunciar y analizar incidentes, accidentes y otros percances de seguridad y para elaborar medidas preventivas, disposiciones sobre planes de emergencia acordados con las autoridades públicas, y disposiciones relativas a la auditoría interna del sistema de gestión de la seguridad. Dichos actos delegados se adoptarán de conformidad con el procedimiento al que se refiere el artículo 26.*

### **Enmienda 73**

#### **Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 bis. En lo que respecta al personal ferroviario, el sistema de gestión de la seguridad incluirá medidas para prever programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el desempeño consecuente de los cometidos.*

### **Enmienda 74**

#### **Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 ter. El sistema de gestión de la seguridad incluirá disposiciones relativas a una «cultura de equidad», tal y como se define en el artículo 3.*

### **Enmienda 75**

#### **Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. Los sistemas de gestión de la seguridad se elaborarán con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura.

*Enmienda*

3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. Los sistemas de gestión de la seguridad se elaborarán con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura, ***con los servicios de emergencia, para garantizar la rápida intervención de servicios de socorro, y con cualquier otra parte que pueda verse implicada en una situación de emergencia. Se desarrollarán sistemas específicos de gestión de la seguridad para las infraestructuras transfronterizas y, en particular, para los túneles transfronterizos, y se mejorarán los sistemas ya existentes a fin de garantizar la coordinación y preparación necesarias de los servicios de emergencia competentes a ambos lados de la frontera.***

**Enmienda 76**

**Propuesta de Directiva  
Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. Los administradores de infraestructuras establecerán asimismo un sistema de coordinación con los administradores de los países vecinos con los que esté conectada la red. Dicho sistema incluirá mecanismos para***

*facilitar información en el caso de incidentes o accidentes en la red, o de retrasos que puedan perturbar el tráfico transfronterizo, y procedimientos de cooperación para restablecer el tráfico entre ambas infraestructuras garantizando en todo momento la seguridad de la red. Los administradores de infraestructuras de ambos estados pondrán en conocimiento de los operadores, las partes interesadas y las autoridades nacionales correspondientes cualquier información relevante que pueda afectar al tráfico entre ambos Estados.*

## Enmienda 77

### Propuesta de Directiva Artículo 10

#### *Texto de la Comisión*

#### Certificado único de seguridad

1. Solamente se dará acceso a la infraestructura ferroviaria a las empresas ferroviarias que estén en posesión del certificado único de seguridad.
2. El certificado único de seguridad será expedido por la Agencia atendiendo a la justificación presentada por la empresa ferroviaria de que ha establecido su sistema de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 9 y de que cumple los requisitos establecidos en las ETI y en cualquier otra normativa pertinente a fin de controlar los riesgos y de prestar servicios de transporte seguros en la red.

#### *Enmienda*

#### Certificado único de seguridad

1. Solamente se dará acceso a la infraestructura ferroviaria a las empresas ferroviarias que estén en posesión del certificado único de seguridad.
2. El certificado único de seguridad será expedido por la Agencia, ***excepto en los casos contemplados en el apartado 2 bis***, atendiendo a la justificación presentada por la empresa ferroviaria de que ha establecido su sistema de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 9 y de que cumple los requisitos establecidos en las ETI, en cualquier otra normativa pertinente ***y en las normativas operativas específicas pertinentes para el servicio operado por la empresa ferroviaria***, a fin de controlar los riesgos y de prestar servicios de transporte seguros en la red.

***2 bis. Los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias que operen exclusivamente en redes separadas también podrán ser concedidos por la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro que posea la red de que se trate. En esos casos, el solicitante podrá elegir entre solicitar el certificado a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro afectado.***

***Dentro del periodo de transición previsto en el artículo 30, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que posean una red separada establecerán procedimientos comunes de certificación de la seguridad y garantizarán el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad que expidan. En caso de que las decisiones de las autoridades nacionales de seguridad diverjan entre sí o bien no se llegue a una decisión mutuamente aceptable, la Agencia adoptará una decisión de conformidad con el artículo 12 del Reglamento XXXX [Reglamento de la Agencia].***

***Si al final del periodo de transición previsto en el artículo 30 las autoridades nacionales de seguridad no han establecido disposiciones en materia de procedimientos comunes y reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, las autorizaciones a que se refiere el presente artículo serán concedidas únicamente por la Agencia.***

***Si al final del periodo de transición previsto en el artículo 30 se han establecido disposiciones en materia de procedimientos comunes y reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que poseen las redes separadas podrán seguir expidiendo certificados de seguridad y los solicitantes podrán elegir entre solicitar un certificado de seguridad a la Agencia o a las autoridades nacionales de seguridad***

*competentes una vez finalizado el periodo de transición contemplado en el artículo 30.*

*Diez años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre los progresos realizados en el establecimiento de procedimientos comunes y el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad para la red ferroviaria separada, y, caso de ser necesario, elaborará las propuestas legislativas que corresponda.*

3. El certificado único de seguridad especificará el tipo y ámbito de las operaciones ferroviarias abarcadas y tendrá validez en toda la Unión **respecto a las operaciones equivalentes**.

4. **Tres meses** antes del inicio del funcionamiento de un nuevo servicio, la empresa ferroviaria **notificará a la autoridad nacional pertinente responsable** de la seguridad la documentación **que confirme** que:

a) la empresa ferroviaria seguirá las normas de funcionamiento, incluidas las normas nacionales puestas a su disposición con arreglo al artículo 8, apartado 4, y evaluará la seguridad de su funcionamiento teniendo en cuenta los requisitos del Reglamento (CE) nº 352/2009<sup>16</sup> y garantizando la gestión de todos los riesgos mediante su sistema de gestión de la seguridad, así como la adopción de todas las medidas necesarias para funcionar de forma segura;

b) la empresa ferroviaria ha tomado las medidas necesarias de cooperación y coordinación con el administrador o los administradores de infraestructuras de la

3. El certificado único de seguridad especificará el tipo, el ámbito y **la zona** de las operaciones ferroviarias abarcadas, y tendrá validez y **estará reconocido** en toda la Unión **o en partes de la misma, de conformidad con las condiciones establecidas por la Agencia**.

4. Antes del inicio del funcionamiento de un nuevo servicio **que no esté cubierto por su certificado único de seguridad**, la empresa ferroviaria **enviará a la Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 2 bis, a las autoridades nacionales responsables** de la seguridad la documentación **necesaria para confirmar** que:

a) la empresa ferroviaria seguirá las normas de funcionamiento, incluidas las normas nacionales puestas a su disposición con arreglo al artículo 8, apartado 4, y evaluará la seguridad de su funcionamiento teniendo en cuenta los requisitos del Reglamento (CE) nº 352/2009<sup>16</sup> y garantizando la gestión de todos los riesgos mediante su sistema de gestión de la seguridad, así como la adopción de todas las medidas necesarias para funcionar de forma segura;

b) la empresa ferroviaria ha tomado las medidas necesarias de cooperación y coordinación con el administrador o los administradores de infraestructuras de la

red o las redes en las que se proponga operar;

**c) la empresa ferroviaria ha tomado las iniciativas necesarias para garantizar la explotación segura del servicio;**

d) la empresa ferroviaria dispone de una licencia otorgada de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo<sup>17</sup>;

e) el tipo y alcance de los servicios que tiene previsto ofrecer corresponden a los especificados en su certificado único de seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad alberga dudas en relación con el cumplimiento de una o varias condiciones, podrá solicitar mayor información de la empresa ferroviaria. **No obstante, este intercambio no podrá tener ningún efecto suspensivo o dilatorio sobre el inicio de la explotación.** Si la autoridad nacional responsable de la seguridad comprueba que se incumplen una o varias condiciones, **remitirá el asunto a la Agencia, quien** tomará las medidas oportunas, incluida la revocación del certificado.

5. El certificado único de seguridad se renovará previa solicitud de la empresa ferroviaria a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se **altere** sustancialmente el tipo o el alcance del servicio.

El titular del certificado único de seguridad informará sin demora a la Agencia de cualquier cambio importante en las condiciones del certificado único de seguridad. Además, notificará a la Agencia la introducción de nuevas categorías de personal o de nuevos tipos de material rodante.

red o las redes en las que se proponga operar;

d) la empresa ferroviaria dispone de una licencia otorgada de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo<sup>17</sup>;

e) el tipo, **el alcance y la zona operativa** de los servicios que tiene previsto ofrecer corresponden a los especificados en su certificado único de seguridad.

**Si la Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 2 bis,** la autoridad nacional responsable de la seguridad alberga dudas en relación con el cumplimiento de una o varias condiciones, podrá solicitar mayor información de la empresa ferroviaria, **de conformidad con los plazos establecidos en el artículo 11, apartado 1.** Si la Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 2 bis, la autoridad nacional responsable de la seguridad comprueba que se incumplen una o varias condiciones, tomará las medidas oportunas, incluida **la modificación, la suspensión o** la revocación del certificado.

5. El certificado único de seguridad se renovará previa solicitud de la empresa ferroviaria a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se **modifique** sustancialmente el tipo, el alcance **o la zona** del servicio.

El titular del certificado de seguridad informará sin demora a la Agencia **o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, a la autoridad nacional responsable de la seguridad,** de cualquier cambio importante en las condiciones del certificado único de seguridad. Además, notificará a la Agencia **o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, a la autoridad nacional de seguridad,** la introducción de nuevas categorías de

La Agencia podrá exigir que el certificado único de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales del marco reglamentario de la seguridad.

6. Si una autoridad nacional responsable de la seguridad comprobase que el titular de un certificado único de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado, solicitará a la Agencia que lo revoque. La Agencia podrá revocar el certificado único motivando su decisión, *e* informará inmediatamente de ello a todas las autoridades responsables de la seguridad de las redes en que opere la empresa ferroviaria.

7. La Agencia notificará a las autoridades responsables de la seguridad en el plazo de un mes la expedición, renovación, modificación o revocación del certificado único de seguridad. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado y, en caso de revocación, *de* las razones de su decisión.

8. La Agencia hará un seguimiento continuo de la eficacia de las medidas para la expedición de certificados únicos de seguridad y para la supervisión por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y, llegado el caso, recomendará a la Comisión propuestas de mejora que podrán incluir la recomendación de un MCS que abarque un

personal o de nuevos tipos de material rodante. ***Los plazos establecidos en el artículo 11, apartado 1, se aplicarán de igual modo en esos casos.***

La Agencia podrá exigir que el certificado único de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales del marco reglamentario de la seguridad.

6. Si una autoridad nacional responsable de la seguridad comprobase que el titular de un certificado único de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado, solicitará a la Agencia que lo revoque. La Agencia *o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, la autoridad nacional responsable de la seguridad*, podrá revocar el certificado único motivando su decisión. ***Asimismo, la Agencia o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, la autoridad nacional de seguridad***, informará inmediatamente de ello a todas las autoridades responsables de la seguridad de las redes en que opere la empresa ferroviaria.

7. La Agencia *o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, la autoridad nacional de seguridad*, notificará a las autoridades ***nacionales*** responsables de la seguridad en el plazo de un mes la expedición, renovación, modificación o revocación del certificado único de seguridad. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

8. La Agencia hará un seguimiento continuo de la eficacia de las medidas para la expedición de certificados únicos de seguridad y para la supervisión por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y, llegado el caso, recomendará a la Comisión propuestas de mejora que podrán incluir la recomendación de un MCS que abarque un

proceso del sistema de gestión de la seguridad que sea necesario armonizar a nivel de la Unión, de acuerdo con lo indicado en el artículo 6, apartado 1, letra d).

proceso del sistema de gestión de la seguridad que sea necesario armonizar a nivel de la Unión, de acuerdo con lo indicado en el artículo 6, apartado 1, letra d).

***8 bis. Toda persona física o jurídica podrá interponer recurso contra una decisión que la Agencia haya dirigido a dicha persona de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18 del Reglamento... [Reglamento de la Agencia], o contra la inobservancia de la Agencia de los plazos fijados para su respuesta. Estos derechos también serán aplicables a los organismos que representen a personas a que se refiere el artículo 34, apartado 2, del Reglamento... [Reglamento de la Agencia], que estén debidamente autorizados de conformidad con sus estatutos.***

---

<sup>16</sup> DO L 108 de 29.4.2009, p. 4.

<sup>17</sup> DO 143 de 27.6.1995, p. 70.

---

<sup>16</sup> DO L 108 de 29.4.2009, p. 4.

<sup>17</sup> DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

## Enmienda 78

### Propuesta de Directiva Artículo 11

#### *Texto de la Comisión*

Solicitud del certificado único de seguridad

1. Las solicitudes de certificado único de seguridad se presentarán a la Agencia, quien decidirá al respecto sin dilación y, en cualquier caso, en un plazo no superior a ***cuatro meses, una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada por la Agencia le haya sido remitida.*** Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá ***presentar con prontitud.***

#### *Enmienda*

Solicitud del certificado único de seguridad

1. Las solicitudes de certificado único de seguridad se presentarán a la Agencia, quien decidirá al respecto sin dilación y, en cualquier caso, en un plazo no superior a ***tres meses tras la recepción de la solicitud.*** Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá ***facilitar dentro de un plazo razonable fijado por la Agencia y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, la Agencia acuerde y***

*autorice una prórroga limitada. Las decisiones negativas deberán respaldarse debidamente mediante una declaración de motivos.*

*En el caso de una solicitud de prórroga para operar en un Estado miembro adicional, la Agencia adoptará su decisión igualmente en un plazo de tres meses tras la recepción de la solicitud.*

2. La Agencia proporcionará orientaciones detalladas sobre la forma de obtener el certificado único de seguridad, enumerará todos los requisitos establecidos a los efectos del artículo 10, apartado 2, y publicará toda la documentación pertinente.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para el certificado único de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad colaborarán con la Agencia en la difusión de dicha información.

2. La Agencia proporcionará orientaciones detalladas sobre la forma de obtener el certificado único de seguridad, enumerará todos los requisitos establecidos a los efectos del artículo 10, apartado 2, y publicará toda la documentación pertinente.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes *en todas las lenguas oficiales de la Unión*; en ella se describirán y explicarán los requisitos para el certificado único de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad colaborarán con la Agencia en la difusión de dicha información.

## **Enmienda 79**

### **Propuesta de Directiva Artículo 12**

#### *Texto de la Comisión*

Autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que esté establecido.

#### *Enmienda*

Autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que esté establecido. *En el caso de las*

***infraestructuras transfronterizas con un único administrador de infraestructuras, la Agencia se encargará de las funciones contempladas en el presente artículo.***

2. La autorización de seguridad contendrá una autorización que confirme la aceptación del sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 9, que incluirá los procedimientos y disposiciones adoptados por el administrador de infraestructuras para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

La autorización de seguridad se renovará previa solicitud del administrador de infraestructuras cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o suministro de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El titular de la autorización de seguridad notificará ***sin demora*** a la autoridad nacional responsable de la seguridad ***de*** todos estos cambios.

La autoridad nacional responsable de la seguridad podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad considerase que un administrador de infraestructuras autorizado ha dejado de reunir las

2. La autorización de seguridad contendrá una autorización que confirme la aceptación del sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 9, que incluirá los procedimientos y disposiciones adoptados por el administrador de infraestructuras para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y la explotación del sistema de control del tráfico y de señalización, ***así como procedimientos de actuación en caso de accidente grave para garantizar la ayuda de emergencia y el restablecimiento de la seguridad de la infraestructura.***

La autorización de seguridad se renovará previa solicitud del administrador de infraestructuras cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o suministro de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El titular de la autorización de seguridad notificará ***rápidamente*** a la autoridad nacional responsable de la seguridad ***y a la Agencia*** todos estos cambios.

La autoridad nacional responsable de la seguridad ***o, para las infraestructuras transfronterizas a que se refiere el apartado 1, la Agencia*** podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad ***o, para las infraestructuras transfronterizas a que se refiere el apartado 1, la Agencia*** considerase que un

condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad y, en cualquier caso, en un plazo no superior a **cuatro** meses, **una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada le haya sido remitida.**

4. La autoridad nacional responsable de la seguridad informará a la Agencia en el plazo de un mes de las autorizaciones de seguridad que se hayan expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección del administrador de infraestructuras, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la autorización de seguridad y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

administrador de infraestructuras autorizado ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad y, en cualquier caso, en un plazo no superior a **tres** meses **tras la recepción de la solicitud. En caso de que se pida al solicitante que presente información complementaria, deberá hacerlo dentro de un plazo razonable fijado por la autoridad nacional responsable de la seguridad o la Agencia y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, la autoridad nacional responsable de la seguridad o la Agencia acuerde y autorice una prórroga limitada. Las decisiones negativas se justificarán debidamente.**

**Se proporcionará un documento orientativo para la presentación de la solicitud en el que se expongan y describan los requisitos y se indiquen los documentos que deben reunirse para la obtención de las autorizaciones de seguridad.**

4. La autoridad nacional responsable de la seguridad informará a la Agencia en el plazo de un mes de las autorizaciones de seguridad que se hayan expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección del administrador de infraestructuras, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la autorización de seguridad y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

## **Enmienda 80**

### **Propuesta de Directiva**

## Artículo 13 – apartado 1 – párrafo 2

### *Texto de la Comisión*

Los servicios ofrecidos deberán incluir formación sobre el conocimiento necesario de las rutas, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

### *Enmienda*

Los servicios ofrecidos deberán incluir formación sobre el conocimiento necesario de las rutas, **la asistencia a personas con discapacidad**, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

## Enmienda 81

### Propuesta de Directiva Artículo 13 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad.

#### *Enmienda*

4. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad, **incluido el personal de a bordo**.

## Enmienda 82

### Propuesta de Directiva Artículo 14

#### *Texto de la Comisión*

##### Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en **el registro nacional** de vehículos de conformidad con **el artículo 43** de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario.

#### *Enmienda*

##### Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en **los registros** de vehículos de conformidad con **los artículos 43 y 43 bis** de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario.

2. La entidad encargada del mantenimiento podrá ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en el funcionamiento seguro de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de funcionar de manera segura. A este fin, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo;

b) los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propia cuenta o recurriendo a talleres de mantenimiento contratados.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al Reglamento (UE) nº 445/2011<sup>19</sup> de la Comisión, o por una autoridad nacional de seguridad. El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea un administrador de infraestructuras, el cumplimiento del Reglamento (UE) nº 445/2011 será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el artículo 12 y se confirmará en los certificados especificados en tales procedimientos.

2. La entidad encargada del mantenimiento podrá ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en el funcionamiento seguro de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de funcionar de manera segura. A este fin, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo;

b) los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propia cuenta o recurriendo a talleres de mantenimiento contratados.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al Reglamento (UE) nº 445/2011<sup>19</sup> de la Comisión, o por una autoridad nacional de seguridad. El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea un administrador de infraestructuras, el cumplimiento del Reglamento (UE) nº 445/2011 será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el artículo 12 *de la presente Directiva*, y se confirmará en los certificados especificados en tales procedimientos

5. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 4 serán válidos en toda la Unión.

5. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 4 serán válidos y *estarán reconocidos automáticamente* en toda la Unión.

*La Agencia creará, hará público y posteriormente actualizará sin demora un registro de entidades certificadas encargadas del mantenimiento. Dicho registro estará vinculado a los registros nacionales de vehículos o a los registros de vehículos, de conformidad con el artículo 43, apartados 1 y 4, y el artículo 43 bis de la Directiva... [Directiva sobre interoperabilidad].*

*La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan las especificaciones comunes para este registro relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y la consulta. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 3.*

*5 bis. Al elaborar o modificar las ETI, la Agencia armonizará las normas sobre los requisitos mínimos de mantenimiento para garantizar la seguridad del sistema ferroviario en su conjunto. Para ello tendrá en cuenta los diferentes parámetros (uso, antigüedad, material, kilómetros recorridos, condiciones climatológicas, tipo de vía, etc.) que influyen en el desgaste del material. Las empresas podrán seguir utilizando sus propios sistemas de mantenimiento siempre que la Agencia considere que dichos sistemas proporcionan un nivel de seguridad equivalente o superior.*

6. *De aquí al 31 de mayo de 2014*, la Agencia evaluará el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías y *considerará la oportunidad de una ampliación de ese sistema a todos*

6. La Agencia evaluará, *a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva*, el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías y presentará un informe a la

los vehículos y presentará un informe a la Comisión.

7. La Comisión adoptará mediante actos *de ejecución* las condiciones comunes de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de todos los vehículos y otros tipos de material rodante *a más tardar el 24 de diciembre de 2016*.

*Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2.*

El sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías adoptado en virtud del Reglamento (UE) n° 445/2011 seguirá siendo de aplicación hasta tanto no se adopten los actos *de ejecución* mencionados en el primer párrafo.

---

<sup>19</sup> DO L 122 de 11.5.2011, p. 22.

## Enmienda 83

### Propuesta de Directiva Artículo 16

#### *Texto de la Comisión*

##### Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad.

Comisión. *El informe contendrá una recomendación sobre si el sistema de certificación debe ampliarse o no a otros tipos de vehículos. La Comisión adoptará entonces las medidas apropiadas sobre la base de dicha recomendación.*

*6 bis. A más tardar seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia determinará cuáles son los componentes ferroviarios vitales para la seguridad ferroviaria y desarrollará un sistema que permita rastrearlos.*

*7. Sobre la base de la recomendación de la Agencia y a más tardar 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión adoptará, mediante actos delegados de conformidad con el artículo 26, las condiciones comunes de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de todos los vehículos y otros tipos de material rodante.*

El sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías adoptado en virtud del Reglamento (UE) n° 445/2011 seguirá siendo de aplicación hasta tanto no se adopten los actos *delegados* mencionados en el primer párrafo.

---

<sup>19</sup> DOJ L 122 de 11.5.2011, p. 22.

#### *Enmienda*

##### Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad. **Los**

Dicha autoridad será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora.

2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:

a) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

b) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad **como establece** el artículo [x] de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

c) la asignación de un número de vehículo  **europeo**, de conformidad con **el artículo 42** de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

d) a petición de la Agencia, el apoyo a esta en la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados únicos de seguridad concedidos de conformidad con el artículo 10 y la comprobación del

**Estados miembros podrán decidir también crear conjuntamente una autoridad responsable de la seguridad competente para sus territorios.** Dicha autoridad será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante *o* entidad adjudicadora. **La autoridad dispondrá de las competencias y del personal necesarios para realizar sus funciones. Podrá tratarse del Ministerio competente para asuntos de transporte, siempre que reúna los requisitos en materia de independencia establecidos en el presente apartado.**

2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:

a) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario, **exceptuadas las infraestructuras transfronterizas con un único administrador de infraestructuras, respecto de las cuales la Agencia estará encargada de las funciones establecidas en el presente apartado;**

b) **la garantía de** la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad **establecidos en** el artículo [x] de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

c) la asignación de un número de vehículo **nacional**, de conformidad con **los artículos 20 bis y 43** de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

d) a petición de la Agencia, **y sobre la base de los acuerdos contractuales a que se refiere el Reglamento [Reglamento sobre la Agencia Ferroviaria Europea]**, el apoyo a esta en la expedición, renovación,

cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;

e) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones de seguridad concedidas de conformidad con el artículo 12 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de infraestructuras operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;

f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;

g) la supervisión de las empresas ferroviarias de conformidad con el anexo IV del Reglamento (UE) n° 1158/2010<sup>20</sup> y con el Reglamento (UE) n° 1077/2012<sup>21</sup>;

h) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en **el registro nacional** de vehículos y de que la información relacionada con la seguridad que **este contiene** es exacta y se mantiene actualizada.

modificación y revocación de los certificados únicos de seguridad concedidos de conformidad con el artículo 10 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;

e) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones de seguridad concedidas de conformidad con el artículo 12 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de infraestructuras operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;

f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;

g) la supervisión de las empresas ferroviarias de conformidad con el anexo IV del Reglamento (UE) n° 1158/2010<sup>20</sup> y con el Reglamento (UE) n° 1077/2012<sup>21</sup>;

h) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en **los registros europeos y nacionales** de vehículos y de que la información relacionada con la seguridad que **estos contienen** es exacta y se mantiene actualizada;

***h bis) el seguimiento del cumplimiento de las normas sobre los tiempos de trabajo, conducción y descanso para los maquinistas de locomotoras en las empresas ferroviarias y en la vía;***

***h ter) el seguimiento del cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del mantenimiento y funcionamiento de los vagones de mercancías por ferrocarril y demás material rodante;***

***h quater) la elaboración de un plan general de emergencia de la red***

*ferroviaria obligatorio para todos los agentes del sistema ferroviario y que detallará las medidas que se han de tomar en caso de accidente grave o emergencia, y su transmisión a la Agencia. Dicho plan incluirá*

*i) mecanismos y procedimientos que garanticen la comunicación efectiva entre los agentes implicados, principalmente entre los administradores de infraestructuras, operadores ferroviarios y servicios de emergencia.*

*ii) mecanismos de coordinación con las agencias nacionales de los países vecinos.*

*iii) canales de comunicación con los familiares de las víctimas tras un accidente grave para interactuar con el personal formado para las distintas tareas;*

*iv) un sistema de atención a las víctimas después de un accidente que las oriente en los procedimientos de reclamación en virtud de la legislación de la Unión y en particular del Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>21bis</sup>, sin perjuicio de las obligaciones de los operadores ferroviarios. Dicha atención incluirá apoyo psicológico a las víctimas de accidentes y a sus familiares.*

*La Comisión elaborará urgentemente mediante actos de ejecución, como se prevé en el artículo 27, medidas que busquen a armonizar el contenido y formato de los planes de emergencia. La Agencia ayudará y supervisará a las autoridades nacionales responsables de la seguridad en la elaboración de dichos planes, prestándose especial atención a los accidentes ferroviarios que afecten a dos o más redes nacionales.*

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que opere la empresa ferroviaria tomará las medidas oportunas para coordinarse con la

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que opere la empresa ferroviaria tomará las medidas oportunas para coordinarse con la

Agencia y otras autoridades de seguridad a fin de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la empresa ferroviaria concreta, en particular sobre los riesgos conocidos y sobre su rendimiento en materia de seguridad. La autoridad nacional responsable de la seguridad también compartirá la información con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Informará inmediatamente a la Agencia de cualquier preocupación sobre el nivel de seguridad de la empresa ferroviaria supervisada. La Agencia tomará las medidas apropiadas *indicadas* en el **cuarto párrafo del** artículo 10, apartado 6.

4. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de infraestructuras, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

Agencia y otras autoridades de seguridad a fin de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la empresa ferroviaria concreta, en particular sobre los riesgos conocidos y sobre su rendimiento en materia de seguridad. La autoridad nacional responsable de la seguridad también compartirá la información con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Informará inmediatamente a la Agencia de cualquier preocupación sobre el nivel de seguridad de la empresa ferroviaria supervisada. La Agencia tomará las medidas apropiadas *como se indica* en el artículo 10, apartado 6.

4. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de infraestructuras, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

***4 bis. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad establecerán, con la ayuda de la Agencia, mecanismos para el intercambio de ejemplos de buenas y mejores prácticas.***

***5 bis. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad podrán, de manera voluntaria, solicitar a la Agencia que audite su labor. La Agencia también podrá, por propia iniciativa, auditar a las autoridades nacionales responsables de la seguridad.***

<sup>20</sup> DO L 326 de 10.12.2010, p.11.

<sup>21</sup> DOJ L 320 de 17.11.2012, p. 3.

<sup>20</sup> DO L 326 de 10.12.2010, p.11.

<sup>21</sup> DO L 320 de 17.11.2012, p. 3.

***21bis Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p.***

**Enmienda 84****Propuesta de Directiva****Artículo 17***Texto de la Comisión*

## Principios decisorios

1. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad llevarán a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente En particular, escucharán a todas las partes y motivarán sus decisiones.

Responderán sin dilación a las peticiones y solicitudes, *comunicarán sus peticiones de información sin demora y adoptarán todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se les haya facilitado toda la información solicitada. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.*

En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, la autoridad nacional responsable de la seguridad consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. La Agencia y las autoridades responsables de la seguridad serán libres de llevar a cabo todas las inspecciones e

*Enmienda*

## Principios decisorios

1. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad llevarán a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente En particular, escucharán a todas las partes y motivarán sus decisiones.

Responderán sin dilación a las peticiones y solicitudes *respetando los plazos fijados en el artículo 11, apartado 1, así como cualesquiera obligaciones establecidas en los acuerdos contractuales celebrados con la Agencia.*

En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, la autoridad nacional responsable de la seguridad consultará y *tomará en consideración* a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. La Agencia y las autoridades responsables de la seguridad serán libres de llevar a cabo todas las inspecciones,

investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se les concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad nacional responsable de la seguridad estarán sometidas a control jurisdiccional.

4. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo dentro de la red establecida por la Agencia con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Unión.

5. El ámbito de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad en todos los asuntos relacionados con las inspecciones in situ relativas a la expedición del certificado único de seguridad y la supervisión de las empresas ferroviarias tras la expedición del certificado único de seguridad se establecerá en acuerdos contractuales *o de otro tipo* entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad.

*auditorías* e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se les concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad nacional responsable de la seguridad estarán sometidas a control jurisdiccional.

4. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo dentro de la red establecida por la Agencia con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Unión.

***4 bis. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad respaldarán a la Agencia en su tarea de seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión.***

5. El ámbito de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad en todos los asuntos relacionados con las inspecciones in situ relativas a la expedición del certificado único de seguridad y la supervisión de las empresas ferroviarias tras la expedición del certificado único de seguridad se establecerá en acuerdos contractuales entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad, ***a más tardar un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva.***

***Estos acuerdos podrán contemplar la subcontratación de determinadas funciones y responsabilidades de la Agencia a las autoridades nacionales, como la verificación y preparación de expedientes, la comprobación de la compatibilidad técnica, la realización de visitas y la elaboración de estudios técnicos, de conformidad con el artículo***

**69 del Reglamento... [Reglamento por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea].**

**En estos acuerdos se preverá el reparto de los ingresos de manera proporcional a la parte de la carga de trabajo correspondiente a cada agente.**

## **Enmienda 85**

### **Propuesta de Directiva Artículo 18 – letra f bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***f bis) todas las inspecciones técnicas en la vía de los vagones de mercancías por ferrocarril;***

## **Enmienda 86**

### **Propuesta de Directiva Artículo 20 – apartado 2 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

2. De conformidad con la legislación vigente, los Estados miembros garantizarán la plena cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, y se asegurarán de que se proporciona a los investigadores, lo antes posible:

2. De conformidad con la legislación vigente, los Estados miembros garantizarán la plena cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, y se asegurarán de que se proporciona a los investigadores, ***así como a la Agencia si lo solicita***, lo antes posible:

## **Enmienda 87**

### **Propuesta de Directiva Artículo 21 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las

2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las

organizaciones mencionadas en el apartado 1 y se le dotará de los recursos suficientes al efecto.

organizaciones mencionadas en el apartado 1, ***sin discriminar a ninguna parte***, y se le dotará de los recursos suficientes al efecto.

## Enmienda 88

### Propuesta de Directiva Artículo 21 – apartado 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***5 bis. Los organismos de investigación podrán, de manera voluntaria, solicitar a la Agencia que audite su trabajo.***

## Enmienda 89

### Propuesta de Directiva Artículo 21 – apartado 7 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación.

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación. ***Además, los organismos de investigación respaldarán a la Agencia en su tarea de seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión.***

## Enmienda 90

### Propuesta de Directiva Artículo 22 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro.

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro ***y a la Agencia*** a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro.

## Enmienda 91

### Propuesta de Directiva Artículo 22 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue.

#### *Enmienda*

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios **y los recursos suficientes** para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue.

## Enmienda 92

### Propuesta de Directiva Artículo 23 – apartado 2 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

2. El organismo de investigación hará público el informe final en el plazo más breve posible y *normalmente*, a más tardar, *doce* meses después de la fecha de la incidencia. El informe, ***incluidas las recomendaciones de seguridad***, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el artículo 22, apartado 3, y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.

#### *Enmienda*

2. El organismo de investigación hará público el informe final, ***incluidas las recomendaciones de seguridad***, en el plazo más breve posible y, a más tardar, ***seis*** meses después de la fecha de la incidencia. El informe se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el artículo 22, apartado 3, y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.

## Enmienda 93

### Propuesta de Directiva Artículo 23 – apartado 2 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

La Comisión establecerá el contenido de los informes de investigación sobre

#### *Enmienda*

La Comisión establecerá el contenido de los informes de investigación sobre

accidentes e incidentes mediante actos *de ejecución*. Tales actos *de ejecución* se adoptarán con arreglo al procedimiento *de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2*.

accidentes e incidentes mediante actos *delegados*, y dichos informes incluirán los siguientes elementos: un resumen, los hechos inmediatos de lo sucedido, la relación de las investigaciones e indagaciones, los análisis y conclusiones. Dichos actos *delegados* se adoptarán con arreglo al procedimiento *a que se refiere el artículo 26*.

## Enmienda 94

### Propuesta de Directiva Artículo 24 – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis.** La Agencia creará y gestionará una base de datos centralizada que contenga toda la información presentada en relación con los incidentes y accidentes. La base de datos se creará a más tardar el 31 de diciembre de 2015.

## Enmienda 95

### Propuesta de Directiva Artículo 26 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2.** Se otorga a la Comisión la delegación de poderes a que se refiere el artículo 5, apartado 2, y el artículo 7, apartado 2, por un periodo indeterminado.

**2.** Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 2, el artículo 7, apartado 2, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [la entrada en vigor de la presente Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se

*oponen a dicha prórroga al menos tres meses antes del final de cada periodo.*

## **Enmienda 96**

### **Propuesta de Directiva Artículo 28**

#### *Texto de la Comisión*

Atendiendo a información pertinente facilitada por la Agencia, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes de [fecha concreta que deberá especificar la OPOCE - transcurridos **cinco** años desde la fecha de entrada en vigor], y posteriormente cada **cinco** años, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

#### *Enmienda*

Atendiendo a información pertinente facilitada por la Agencia, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes de [fecha concreta que deberá especificar la OPOCE - transcurridos **tres** años desde la fecha de entrada en vigor], y posteriormente cada **tres** años, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

## **Enmienda 97**

### **Propuesta de Directiva Artículo 30**

#### *Texto de la Comisión*

#### Disposiciones transitorias

Los anexos III y V de la Directiva 2004/49/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, de la presente Directiva.

Hasta [la OPOCE añadirá la fecha concreta:- transcurridos **dos** años desde la fecha de entrada en vigor], las autoridades nacionales **seguirán** expidiendo certificados de seguridad con arreglo a las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE. Esos certificados de seguridad serán

#### *Enmienda*

#### Disposiciones transitorias

Los anexos III y V de la Directiva 2004/49/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, de la presente Directiva.

Hasta [la OPOCE añadirá la fecha concreta:- transcurridos **cuatro** años desde la fecha de entrada en vigor], las autoridades nacionales **podrán seguir** expidiendo certificados de seguridad con arreglo a las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE, **sin perjuicio del artículo 10, apartado 2 bis**. Esos certificados de

válidos hasta su fecha de caducidad.

seguridad serán válidos hasta su fecha de caducidad.

***Durante un periodo adicional de tres años después del periodo de un año para la transposición establecido en el artículo 32, los solicitantes podrán dirigirse a la Agencia o a la autoridad nacional responsable de la seguridad. Durante este periodo, las autoridades nacionales responsables de la seguridad podrán seguir expidiendo certificados de seguridad de conformidad con la Directiva 2004/49/CE.***

## **Enmienda 98**

### **Propuesta de Directiva Artículo 32 – apartado 1**

#### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en **los artículos 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 y el anexo I** a más tardar [la OPOCE añadirá la fecha concreta - **transcurridos dos años** desde su entrada en vigor] . Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

#### *Enmienda*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en **la presente Directiva** a más tardar el [la OPOCE añadirá la fecha concreta: **transcurrido un año** desde su entrada en vigor]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

## **Enmienda 99**

### **Propuesta de Directiva Artículo 33 – apartado 1**

#### *Texto de la Comisión*

La Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas enumeradas en el anexo II, parte A, queda derogada con efectos a partir de [la OPOCE añadirá la fecha concreta - transcurridos **dos** años desde la fecha de entrada en vigor], sin perjuicio de

#### *Enmienda*

La Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas enumeradas en el anexo II, parte A, queda derogada con efectos a partir de [la OPOCE añadirá la fecha concreta - transcurridos **cuatro** años desde la fecha de entrada en vigor], sin perjuicio

las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno y aplicación de las Directivas establecidas en el anexo II, parte B.

de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno y aplicación de las Directivas establecidas en el anexo II, parte B.

## **Enmienda 100**

### **Propuesta de Directiva Artículo 34**

#### *Texto de la Comisión*

##### Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Los artículos 10 y 11 se aplicarán a partir del [la OPOCE añadirá la fecha concreta - transcurridos *dos* años desde la fecha de entrada en vigor].

#### *Enmienda*

##### Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Los artículos 10 y 11 se aplicarán a partir del [la OPOCE añadirá la fecha concreta - transcurridos *cuatro* años desde la fecha de entrada en vigor], *sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el artículo 30*.

## **Enmienda 101**

### **Propuesta de Directiva Anexo I – punto 2 – parte introductoria**

#### *Texto de la Comisión*

Número total y relativo ( por tren-kilómetro ) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas, desglosado en las siguientes categorías:

#### *Enmienda*

Número total y relativo ( por tren-kilómetro) de accidentes *e incidentes* que afecten al transporte de mercancías peligrosas, desglosado en las siguientes categorías:

## **Enmienda 102**

### **Propuesta de Directiva Apéndice – punto 1 – punto 1.9**

*Texto de la Comisión*

1.9. «Accidentes sobre personas **en que esté implicado** material rodante en movimiento», accidentes sobre una o varias personas que sean alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se haya desprendido del mismo. Se incluyen las personas que caigan de vehículos ferroviarios, así como las personas que caigan o sean alcanzadas por objetos sueltos cuando viajen a bordo de los vehículos.

*Enmienda*

1.9. «Accidentes sobre personas **causados por** material rodante en movimiento», accidentes sobre una o varias personas que sean alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo o por un objeto unido al vehículo o que se haya desprendido del mismo. Se incluyen las personas que caigan de vehículos ferroviarios, así como las personas que caigan o sean alcanzadas por objetos sueltos cuando viajen a bordo de los vehículos.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**El ferrocarril es ya el modo de transporte más seguro en la Unión Europea (UE)** y además su nivel de seguridad ha mejorado a lo largo de las últimas décadas. Aunque su actividad ha aumentado, pasando de 200 000 millones de viajeros-kilómetro en 1970 a más de 300 000 millones en la actualidad, el número anual de muertes de viajeros de ferrocarril se ha reducido, de unos 400 a principios de la década de 1970 a menos de 100 en la actualidad.

Pero, aunque los accidentes de ferrocarril son raros, pueden tener **consecuencias desastrosas** en términos de vidas humanas, para el medio ambiente y para la reputación del ferrocarril como el modo de transporte más seguro. Aparte del enorme sufrimiento individual, estos accidentes constituyen una pesada carga económica para la sociedad en su conjunto. Por lo tanto, es **imprescindible una mejora** de la seguridad ferroviaria en la Unión, que contribuirá además a una **transferencia modal** a su favor.

Esto es especialmente cierto habida cuenta de que el **entorno ferroviario** en la Unión ha estado **experimentando profundos cambios**, activados, entre otros, por los tres paquetes ferroviarios de la UE adoptados desde principios de la década de 1990. Mientras que en el pasado casi toda la cadena de valor añadido estaba bajo el control de empresas ferroviarias integradas, la creación gradual del espacio ferroviario europeo único se caracteriza por una multiplicación de agentes, una mayor recurso a la subcontratación y una entrada más frecuente de operadores en el mercado.

En este **contexto de mayor complejidad**, la seguridad ferroviaria depende en grado crítico de la interacción entre todos los agentes, en particular las empresas ferroviarias, los gestores de infraestructuras, la industria ferroviaria y las autoridades responsables de la seguridad. La legislación en materia de seguridad debe tener en cuenta estos cambios e introducir procedimientos e instrumentos de información, gestión y emergencia adecuados.

Por esta razón, la **Directiva 2004/49/CE** estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y la investigación de accidentes.

Pero tanto el desarrollo continuo del entorno ferroviario de la Unión como el descubrimiento de deficiencias en la legislación existente, que a veces han sido utilizadas indebidamente para aplicar medidas proteccionistas hacen necesaria una revisión de la Directiva 2004/49/CE.

Naturalmente, esto debe llevarse a cabo **en estrecha cooperación con los ponentes** sobre la refundición de la Directiva **sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad** (Directiva 2008/57/CE) y sobre el Reglamento **por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (ERA) (por el que deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004)**.

El Parlamento ya ha expresado un **amplio apoyo** a la posición de la Comisión en el sentido de que **ha llegado el momento de introducir un «certificado único de seguridad»** para toda la Unión bajo la responsabilidad de la ERA. Se trata de algo que ya estaba previsto en el artículo

10, apartado 7, de la Directiva 2004/49/CE. No obstante, cabe señalar una excepción importante: según lo propuesto por la Comisión, los certificados de seguridad para los administradores de las infraestructuras seguirán siendo expedidos por las autoridades nacionales responsables de la seguridad.

Esta medida permitirá **mantener y reforzar aún más la seguridad ferroviaria, al agilizar los procesos de certificación**, con el consiguiente ahorro de tiempo y recursos, y **evitará una aplicación divergente o discriminatoria** de la legislación sobre seguridad.

El ponente **propone**, no obstante, **una serie de enmiendas** destinadas a reforzar la dimensión europea de la certificación de la seguridad, aclarar algunas partes del texto a la vista de la experiencia pasada y mejorar la previsibilidad de los procedimientos en beneficio de todos los agentes interesados.

Entre los principios subyacentes figuran los siguientes:

- Debe reforzarse el **papel de la ERA** como autoridad exclusiva encargada de expedir los «certificados únicos de seguridad».
- Deben clarificarse las **responsabilidades de los diferentes agentes** en sus ámbitos respectivos.
- Es fundamental armonizar gradualmente, sobre la base de niveles mínimos, las normas operativas y de seguridad sin poner en riesgo la seguridad. Debe hacerse hincapié, por lo tanto, en que **solo** se aplicarán las **normas nacionales** que se hayan **notificado** debidamente.
- La Unión debe abordar la **dimensión transfronteriza** de la seguridad ferroviaria, por ejemplo en lo que se refiere a los túneles ferroviarios transfronterizos y los servicios de emergencia con ellos relacionados.

De manera concreta, esto se traduce en las siguientes propuestas:

- La ERA debe elaborar **directrices**, en las que se compartan, entre otros, de **ejemplos de buenas prácticas** en los Estados miembros y para las operaciones transfronterizas.
- Con vistas a la protección de vidas humanas (personal, viajeros, personas que residen en la proximidad de las vías, terceros), de la salud pública y del medio ambiente, deben abordarse de manera específica los riesgos relacionados con el transporte de **mercancías peligrosas o contaminantes**, con arreglo a una evaluación de la adecuada y coherente aplicación de las Directivas pertinentes (Directiva 1996/49/CE y Directiva 2008/68/CE).
- Deben definirse claramente **plazos** para las fases de los procedimientos (las decisiones deben adoptarse a más tardar tres meses después de la presentación de la solicitud) a fin de garantizar la previsibilidad y la eficiencia, sobre la base del acuerdo alcanzado sobre la refundición del primer paquete ferroviario (Directiva 2012/34/UE).

- Se fija un plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la Directiva para el establecimiento de **disposiciones que definan el alcance, los procedimientos y la jerarquía de la cooperación** entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad.
- El **periodo de transposición y de entrada en vigor** se reduce de dos años a **un año**, ya que, de lo contrario, las mejoras de la presente refundición difícilmente se materializarán en la presente década.
- La Agencia establecerá un sistema mediante el cual **se pueda comunicar** y señalar a la atención de la Agencia y de las autoridades nacionales responsables de la seguridad **de manera fácil y anónima cualquier riesgo de seguridad potencial**.

## ANEXO: CARTA DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS

Ref.: D(2013)65088

Sr. D. Brian SIMPSON  
Presidente de la Comisión de Transportes y Turismo  
ASP 13G306  
Bruselas

**Asunto:** *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida)*  
*(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))*

Señor Presidente:

La Comisión de Asuntos Jurídicos, que tengo el honor de presidir, ha examinado la propuesta de referencia, de conformidad con el artículo 87 sobre la refundición introducido en el Reglamento del Parlamento.

El apartado 3 de dicho artículo reza como sigue:

*«Si la comisión competente para asuntos jurídicos considera que la propuesta no incluye más modificaciones de fondo que las que se han determinado como tales, informará de ello a la comisión competente para el fondo.»*

*En este caso, además de las condiciones establecidas por los artículos 156 y 157, la comisión competente para el fondo sólo admitirá enmiendas a las partes de la propuesta que comporten modificaciones.*

*No obstante, si, de conformidad con el punto 8 del Acuerdo interinstitucional, la comisión competente para el fondo también tuviere intención de presentar enmiendas a las partes codificadas de la propuesta, lo notificará inmediatamente al Consejo y a la Comisión, y esta última deberá informar a la comisión, antes de que se produzca la votación conforme al artículo 54, de su posición sobre las enmiendas y de si tiene o no intención de retirar la propuesta de refundición.»*

De acuerdo con el dictamen del Servicio Jurídico, cuyos representantes participaron en las reuniones del grupo consultivo que examinó la propuesta de refundición, y siguiendo las recomendaciones del ponente, la Comisión de Asuntos Jurídicos considera que la propuesta de referencia no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los actos existentes, la propuesta contiene una codificación pura y simple de las mismas, sin

modificaciones sustanciales.

Además, de conformidad con los artículos 86, apartados 2 y 3, la Comisión de Asuntos Jurídicos considera que las adaptaciones técnicas propuestas en el dictamen del grupo de trabajo anteriormente mencionado son necesarias para velar por que la propuesta cumpla las normas en materia de refundición.

En conclusión, tras debatir el asunto en su reunión del 16 diciembre de 2013, la Comisión de Asuntos Jurídicos decidió, por unanimidad<sup>1</sup>, recomendar a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que proceda al examen de la propuesta arriba mencionada de conformidad con el artículo 87.

Le saluda atentamente,

Klaus-Heiner LEHNE

*Anexo: Dictamen del Grupo consultivo.*

---

<sup>1</sup> Estuvieron presentes los diputados: Françoise Castex (vicepresidenta), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (presidente), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (vicepresidenta), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein y Tadeusz Zwiefka.

# ANEXO: DICTAMEN DEL GRUPO CONSULTIVO DE LOS SERVICIOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSEJO Y DE LA COMISIÓN



GRUPO CONSULTIVO  
DE LOS SERVICIOS JURÍDICOS

Bruselas, 26 de noviembre de 2013

## DICTAMEN

### A LA ATENCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL CONSEJO DE LA COMISIÓN

#### **Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria COM(2013)0031 de 30.1.2013 – 2013/0016(COD)**

Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos, y especialmente su punto 9, el Grupo consultivo compuesto por los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión celebró el 21 de febrero de 2013 una reunión para examinar, entre otras, la propuesta de referencia presentada por la Comisión.

En dicha reunión<sup>1</sup>, como consecuencia del examen de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se procede a la refundición de la Directiva 2004/49/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, el grupo consultivo estableció, de común acuerdo, lo siguiente:

- 1) De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Interinstitucional (artículo 6, letra a), inciso iii), en la exposición de motivos debería haberse indicado qué disposiciones del acto jurídico permanecen inalteradas en la propuesta.
- 2) En la propuesta de refundición, los siguientes cambios propuestos deberían haberse destacado con el sombreado en gris que se suele utilizar para señalar modificaciones de fondo:

---

<sup>1</sup> El grupo consultivo disponía de las versiones inglesa, francesa y alemana de la propuesta y trabajó partiendo de la versión inglesa, que era la versión original del documento objeto de examen.

- la supresión del considerando 14 de la Directiva 2004/49/CE;
- en el artículo 3, letra g), la supresión de las últimas palabras: «en relación con la infraestructura transfronteriza especializada»;
- en el artículo 4, apartado 2, letra b), la adición de la palabra «Unión» y la supresión de la palabra «normas»;
- la supresión del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 2004/49/CE;
- la supresión de la segunda frase del apartado 5 del artículo 7 de la Directiva 2004/49/CE;
- en el artículo 13, apartado 1, la adición de las palabras «para operar servicios en su red»;
- en el artículo 13, apartado 4, la supresión de las últimas palabras: «según figura en el artículo 9 y en el anexo III»;
- en el artículo 14, apartado 4, párrafo segundo, la supresión de las palabras «una empresa ferroviaria»;
- en el artículo 15, apartado 2, parte introductoria, la adición de las palabras «o la Agencia»;
- en el artículo 17, apartado 2, la adición de las palabras iniciales «La Agencia»;
- en el artículo 25, apartado 2, la adición de la palabra «Agencia»;
- en el punto 6.4.2 del apéndice al anexo I, la supresión de las palabras «señal ferroviaria [...] que indique al tren que solo podrá continuar si está activado el sistema de protección o aviso del paso a nivel».

En consecuencia, el examen de la propuesta ha permitido al grupo consultivo determinar de común acuerdo que la propuesta no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la misma o en el presente dictamen. El grupo consultivo ha constatado asimismo que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los actos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales.

(Fdo.) F. DREXLER  
Jurisconsulto

(Fdo.) H. LEGAL  
Jurisconsulto

(Fdo.) L. ROMERO REQUENA  
Director General

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Seguridad ferroviaria (versión refundida)	
<b>Referencias</b>	COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD)	
<b>Fecha de la presentación al PE</b>	30.1.2013	
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 7.2.2013	
<b>Comisión(es) competente(s) para emitir opinión</b> Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 7.2.2013	
<b>Ponente(s)</b> Fecha de designación	Michael Cramer 6.3.2013	
<b>Examen en comisión</b>	9.7.2013	14.10.2013
<b>Fecha de aprobación</b>	17.12.2013	
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 39	–: 5
	0: 0	
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
<b>Fecha de presentación</b>	9.1.2014	