

**ENMIENDAS 001-086**

presentadas por la Comisión de Transportes y Turismo

**Informe**

**Saïd El Khadraoui**

Espacio ferroviario europeo único

**A7-0037/2014**

Propuesta de Directiva (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

---

**Enmienda 1**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 1**

*Texto de la Comisión*

1) El crecimiento del tráfico ferroviario de viajeros en la última década ha sido insuficiente para que pueda aumentar su cuota modal con relación a los autocares y los aviones. El 6 % al que se eleva en la Unión Europea la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril se ha mantenido prácticamente estable. Los servicios de transporte ferroviario de viajeros no han sabido responder a la evolución de las necesidades en términos de oferta y de calidad.

*Enmienda*

1) ***En la última década, la red de autopistas europeas ha aumentado en un 27 %, mientras que la red ferroviaria utilizada ha disminuido en un 2 %.*** Además, el crecimiento del tráfico ferroviario de viajeros en la última década ha sido insuficiente para que pueda aumentar su cuota modal con relación a los autocares y los aviones. El 6 % al que se eleva en la Unión Europea la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril se ha mantenido prácticamente estable y los servicios de transporte ferroviario de viajeros no han sabido responder a la evolución de las necesidades en términos de oferta y de calidad.

**Enmienda 2**

**Propuesta de Directiva**

## Considerando 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 bis) Entre las principales causas de la insuficiente cuota modal del ferrocarril en Europa figuran la competencia desleal de otros modos de transporte, la falta de voluntad política para desarrollar el transporte ferroviario y la escasa inversión en redes ferroviarias.***

## Enmienda 3

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2 bis) Es necesario hacer un balance de los efectos prácticos de las disposiciones de estas Directivas examinando la calidad de los servicios ofrecidos sobre la base de datos específicos, licitaciones e índices de uso, costes y cánones.***

### *Justificación*

*Resulta oportuno realizar un análisis exacto de las consecuencias de la liberalización en Europa, en cuanto a resultados económicos, sociales y medioambientales.*

## Enmienda 4

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2 ter) Para establecer un espacio ferroviario europeo único, es esencial que la legislación pertinente se aplique efectiva y cabalmente en todos los Estados miembros en los plazos previstos. Habida cuenta de las deficiencias constatadas en este sector, los Estados miembros deben velar atentamente por la aplicación de la***

## Enmienda 5

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2 quater) Varios estudios y cuestionarios demuestran que en los Estados miembros que han abierto sus mercados de transporte nacional de viajeros, como Suecia y el Reino Unido, el mercado ferroviario ha crecido y ha aumentado la satisfacción de los viajeros y del personal.***

## Enmienda 6

### Propuesta de Directiva Considerando 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

3) La 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<sup>8</sup>, crea ese espacio con una serie de normas comunes que regulan desde la gobernanza de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras hasta la financiación de estas y el cobro de cánones por su utilización, y desde las condiciones de acceso a las infraestructuras y servicios ferroviarios hasta la supervisión reglamentaria del mercado ferroviario. Gracias a la existencia de todos estos elementos, es posible ahora completar la apertura del mercado ferroviario de la Unión y reformar la gobernanza de los administradores de infraestructuras para poder garantizar la igualdad de condiciones en el acceso a estas.

3) La 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<sup>8</sup>, crea ese espacio con una serie de normas comunes que regulan desde la gobernanza de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras hasta la financiación de estas y el cobro de cánones por su utilización, y desde las condiciones de acceso a las infraestructuras y servicios ferroviarios hasta la supervisión reglamentaria del mercado ferroviario. Gracias a la existencia de todos estos elementos, es posible ahora completar la apertura del mercado ferroviario de la Unión y reformar la gobernanza de los administradores de infraestructuras para poder garantizar la igualdad de condiciones en el acceso a estas ***a fin de mejorar la calidad de los servicios ferroviarios en toda la Unión y salvaguardar al mismo***

*tiempo las normas sociales y las condiciones laborales.*

---

<sup>8</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

---

<sup>8</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

## Enmienda 7

### Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 bis) Completar la apertura del mercado ferroviario de la Unión debe considerarse esencial a fin de que el ferrocarril pueda convertirse en una alternativa creíble a otros modos de transporte desde los puntos de vista del precio y la calidad.***

## Enmienda 8

### Propuesta de Directiva Considerando 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

4) La Directiva 2012/34/UE dispone que la Comisión, basándose en el requisito actual de separación entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte, proponga, en su caso, medidas legislativas para la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros y establezca las condiciones necesarias para garantizar **un** acceso no discriminatorio a las infraestructuras.

4) La Directiva 2012/34/UE dispone que la Comisión, basándose en el requisito actual de separación entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte, proponga, en su caso, medidas legislativas para la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros y establezca las condiciones necesarias para garantizar **el** acceso no discriminatorio **más rentable** a las infraestructuras, **incluidas las infraestructuras de ventas de propiedad del operador histórico.**

### *Justificación*

*Para los operadores recién llegados al mercado, que cuentan con un número reducido de trenes al día únicamente, resulta poco eficiente instalar por su cuenta ventanillas y máquinas de venta automática de billetes pagando las tarifas comerciales fijadas por el propietario de la*

*estación, que puede ser la sociedad de cartera del operador ferroviario tradicional.*

## **Enmienda 9**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(4 bis) La apertura del mercado nacional de transporte de viajeros tendrá un impacto positivo en el funcionamiento del mercado ferroviario europeo; ello dará lugar a una mayor flexibilidad y a más posibilidades para las empresas y los viajeros. El personal ferroviario también se beneficiará de la apertura, ya que mejorará sus posibilidades de prestar sus servicios a nuevos actores del mercado. Los trabajadores con experiencia pueden aportar un valor añadido a los nuevos actores, lo que se traducirá en una mejora de las condiciones de trabajo.***

## **Enmienda 10**

### **Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(4 ter) Los Estados miembros son responsables de la organización de sus mercados laborales de personal ferroviario. Sin embargo, deben asegurarse de que la forma en que se organice el mercado laboral no afecte a la calidad del servicio. La legislación de la Unión ya prevé un marco claro para la protección de los trabajadores ferroviarios.***

## Enmienda 11

### Propuesta de Directiva Considerando 5

#### *Texto de la Comisión*

5) Con el fin de lograr una gestión y una utilización eficaces de las infraestructuras, es necesario garantizar una mayor coordinación entre los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias creando un comité de coordinación.

#### *Enmienda*

5) Con el fin de lograr una gestión y una utilización eficaces de las infraestructuras, es necesario garantizar una mayor coordinación entre los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias creando un comité de coordinación.  
***Además, para garantizar el desarrollo correcto de las operaciones en la gestión diaria de la red, el administrador de infraestructuras deberá coordinarse al nivel de control del tráfico con las empresas ferroviarias, sin comprometer su independencia y su responsabilidad de gestionar la red ni las normas vigentes.***

#### *Justificación*

*La cooperación a nivel técnico entre el administrador de la infraestructura y las empresas ferroviarias debe mejorar a fin de reforzar la gestión eficiente de la red. Ello se hará sin comprometer la independencia y la función del administrador de la infraestructura.*

## Enmienda 12

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

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(6 bis) Con el fin de garantizar una competencia leal y adecuada en el espacio ferroviario europeo, además de garantizar el acceso no discriminatorio a la infraestructura, es necesario integrar las redes ferroviarias nacionales y reforzar los organismos reguladores. Este refuerzo debe consistir en la ampliación de los poderes de los organismos reguladores competentes y en el desarrollo de una red de organismos reguladores que, en el futuro, será un actor crucial en la regulación del mercado de transporte***

### **Enmienda 13**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 6 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(6 ter) Debe exigirse al administrador de infraestructuras, en el ejercicio de todas las funciones pertinentes previstas en la presente Directiva, que ejerza sus competencias para mejorar constantemente la eficiencia de la gestión de la infraestructura ferroviaria con miras a proporcionar servicios de calidad elevada a sus usuarios.***

*Justificación*

*El administrador de la infraestructura adquiere competencias con las modificaciones propuestas por la Comisión al artículo 3, apartado 2. Deberá ejercer estas competencias con ánimo de proporcionar servicios de calidad elevada a los usuarios, las empresas ferroviarias y sus viajeros. Los administradores de infraestructuras en toda la UE deben compartir una misma declaración de objetivos.*

### **Enmienda 14**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

7) Los asuntos transfronterizos deben ser atendidos eficazmente por los administradores de infraestructuras de los distintos Estados miembros gracias a la creación de una red europea de administradores de infraestructuras.

***7) Sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros en materia de planificación y financiación de infraestructuras, los asuntos transfronterizos, como los cánones de acceso a la vía, deben ser atendidos eficazmente por los administradores de infraestructuras de los distintos Estados miembros gracias a la creación de una red europea de administradores de infraestructuras.***

## Justificación

*La mayor unificación de las funciones y responsabilidades del administrador de infraestructuras no debe cuestionar la intervención de los Estados miembros en materia de planificación y financiación de la infraestructura.*

### Enmienda 15

#### Propuesta de Directiva Considerando 8

##### *Texto de la Comisión*

8) Para poder garantizar un acceso igual a las infraestructuras, es preciso **eliminar los conflictos de intereses que puedan resultar de aquellas** estructuras integradas que **agrupen** la gestión de la infraestructura y las actividades de transporte. La única forma de garantizar un acceso igual a las infraestructuras ferroviarias es suprimir los incentivos que favorezcan la discriminación de los competidores. Se trata de una condición necesaria para que pueda realizarse con éxito la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. Con ello, además, se eliminarán también las posibilidades de subvención cruzada que existen en esas estructuras integradas y que producen distorsiones del mercado.

##### *Enmienda*

8) Para poder garantizar un acceso igual a las infraestructuras, es preciso **que las** estructuras integradas **estén diseñadas de manera que no se produzca conflicto de intereses alguno entre** la gestión de la infraestructura y las actividades de transporte. La única forma de garantizar un acceso igual a las infraestructuras ferroviarias es suprimir los incentivos **potenciales** que favorezcan la discriminación de los competidores. Se trata de una condición necesaria para que pueda realizarse con éxito la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. Con ello, además, se eliminarán también las posibilidades de subvención cruzada que existen en esas estructuras integradas y que producen distorsiones del mercado, **así como disposiciones en relación con la remuneración del personal y otras prestaciones que podrían dar lugar a trato preferencial en relación con los competidores.**

### Enmienda 16

#### Propuesta de Directiva Considerando 9

*Texto de la Comisión*

9) Las exigencias de independencia que la Directiva 2012/34/UE impone actualmente a los administradores de infraestructuras respecto de las empresas de transporte ferroviario solo cubren las funciones esenciales de aquellos, a saber, la toma de decisiones en la adjudicación de los surcos ferroviarios y la toma de decisiones relativas a los cánones de las infraestructuras. Es necesario, sin embargo, que todas las funciones se ejerzan de forma independiente, dado que, además de las esenciales, hay otras funciones que también pueden utilizarse para discriminar a los competidores. Tal es especialmente el caso de las decisiones en materia de inversión o de mantenimiento, que pueden favorecer a aquellas partes de la red que sean utilizadas principalmente por los operadores de transporte de la empresa integrada. En igual sentido, las decisiones relativas a la planificación de las obras de mantenimiento pueden influir en la disponibilidad de surcos ferroviarios para los competidores.

*Enmienda*

9) Las exigencias de independencia que la Directiva 2012/34/UE impone actualmente a los administradores de infraestructuras respecto de las empresas de transporte ferroviario solo cubren las funciones esenciales de aquellos, a saber, la toma de decisiones en la adjudicación de los surcos ferroviarios y la toma de decisiones relativas a los cánones de las infraestructuras. Es necesario, sin embargo, que todas las funciones se ejerzan de forma independiente, dado que, además de las esenciales, hay otras funciones que también pueden utilizarse para discriminar a los competidores. Tal es especialmente el caso de las decisiones en materia *de acceso a los servicios de venta de billetes, de estaciones y depósitos*, de inversión o de mantenimiento, que pueden favorecer a aquellas partes de la red que sean utilizadas principalmente por los operadores de transporte de la empresa integrada. En igual sentido, las decisiones relativas a la planificación de las obras de mantenimiento pueden influir en la disponibilidad de surcos ferroviarios para los competidores.

*Justificación*

*La desigualdad de acceso a los puntos de venta de billetes, estaciones y depósitos de mantenimiento también constituye causas de discriminación.*

**Enmienda 17**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 bis) A pesar de la aplicación de las salvaguardias establecidas en la Directiva 2013/34/UE para garantizar la necesaria independencia del administrador de infraestructuras, las empresas integradas***

*verticalmente podrían utilizar su estructura para ofrecer indebidamente ventajas competitivas a los operadores ferroviarios que les pertenecen.*

## **Enmienda 18**

### **Propuesta de Directiva Considerando 11**

#### *Texto de la Comisión*

*11) Es preciso, por lo tanto, disponer que los Estados miembros impidan que una misma persona física o jurídica esté facultada para controlar a un administrador de infraestructuras y, al mismo tiempo, para ejercer control o cualquier otro derecho sobre una empresa ferroviaria. En sentido inverso, debe también disponerse que el control de una empresa ferroviaria excluya la posibilidad de controlar o ejercer cualquier otro derecho sobre un administrador de infraestructuras.*

#### *Enmienda*

*11) La presente Directiva tiene por objeto establecer una competencia libre y leal entre todas las empresas ferroviarias, por lo que excluye la posibilidad de que una empresa ferroviaria conserve un modelo integrado verticalmente con arreglo a la definición de su artículo 3.*

## **Enmienda 19**

### **Propuesta de Directiva Considerando 12 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*(12 bis) El aumento de la seguridad ferroviaria debe considerarse seriamente durante el proceso de apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, en especial por lo que respecta a la reforma de las estructuras integradas existentes, a fin de evitar que surjan más trabas administrativas que comprometan el mantenimiento y la mejora de la seguridad.*

## Enmienda 20

### Propuesta de Directiva Considerando 13 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(13 ter) Teniendo en cuenta la heterogeneidad de las redes en cuanto a sus dimensiones y su densidad y la variedad de estructuras organizativas de las entidades nacionales y locales o regionales, así como sus experiencias respectivas en el proceso de apertura del mercado, debe dejarse a cada Estado miembro flexibilidad suficiente para que organice su red de manera que pueda lograrse una combinación óptima de servicios de libre acceso y servicios prestados en el marco de contratos de servicio público, a fin de garantizar servicios de calidad elevada a todos los viajeros. Una vez seleccionados los contratos de servicio público que serán objeto de licitación, cada Estado miembro debe establecer caso por caso los mecanismos de salvaguardia que se aplicarán respecto de cada servicio si el procedimiento de licitación no se lleva a su término con éxito. Dichos mecanismos no deben imponer bajo ningún concepto cargas adicionales a las empresas ferroviarias que gestionen estos servicios.***

## Enmienda 21

### Propuesta de Directiva Considerando 14

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

14) La concesión a las empresas ferroviarias de la Unión del derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros para que exploten servicios nacionales de transporte

14) La concesión a las empresas ferroviarias de la Unión del derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros para que exploten servicios nacionales de transporte

ferroviario de viajeros puede tener implicaciones en la organización y financiación de esos servicios cuando se enmarquen en un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben por ello tener la facultad de limitar ese derecho de acceso cuando con él pueda ponerse en entredicho el equilibrio económico del contrato de servicio público y la aprobación haya sido dada por el organismo regulador competente.

ferroviario de viajeros puede tener implicaciones en la organización y financiación de esos servicios cuando se enmarquen en un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben por ello tener la facultad de limitar ese derecho de acceso cuando con él pueda ponerse en entredicho el equilibrio económico del contrato de servicio público **o la calidad del servicio que prestan** y la aprobación haya sido dada por el organismo regulador competente.

#### *Justificación*

*El equilibrio económico del contrato de servicio público no debería ser el único criterio. De hecho, también deberían tenerse en cuenta los efectos sobre la calidad de los servicios prestados, como la puntualidad, el mantenimiento de las conexiones, el número de paradas y la frecuencia de los trenes.*

#### **Enmienda 22**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 15**

###### *Texto de la Comisión*

15) **En caso de que lo soliciten** las partes interesadas, los organismos reguladores deben evaluar, sobre la base de un análisis económico objetivo, el impacto económico que puedan tener en un contrato de servicio público existente los servicios nacionales de transporte de viajeros que se presten en condiciones de acceso abierto.

###### *Enmienda*

15) **Por propia iniciativa o por solicitud de** las partes interesadas, los organismos reguladores deben evaluar, sobre la base de un análisis económico objetivo, el impacto económico que puedan tener en un contrato de servicio público existente los servicios nacionales de transporte de viajeros que se presten en condiciones de acceso abierto.

#### *Justificación*

*A fin de descubrir la combinación óptima de los servicios nacionales de transporte de viajeros que establecen las condiciones de acceso abierto y sobre la base de un contrato de servicio público existente, la evaluación por parte de los organismos reguladores no puede llevarse a cabo basándose únicamente en una solicitud previa.*

#### **Enmienda 23**

##### **Propuesta de Directiva**

## Considerando 18

### *Texto de la Comisión*

18) Al evaluar si está en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público en vigor, los organismos reguladores deben tener presente el impacto económico que el servicio considerado pueda tener en *ese contrato*, particularmente en la rentabilidad de los servicios en *él* incluidos, así como *en* el coste neto para la autoridad pública competente que haya adjudicado *el contrato*. Para hacer esa evaluación, deben examinarse factores tales como la demanda de los viajeros, el precio de los billetes, las medidas en materia de billetería, la ubicación y el número de paradas o el horario y frecuencia del nuevo servicio que se proponga.

### *Enmienda*

18) Al evaluar si está en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público en vigor, los organismos reguladores deben tener presente el impacto económico *y social* que el servicio considerado pueda tener en *contratos vigentes de servicio público*, particularmente en la rentabilidad de los servicios en *ellos* incluidos, *las consecuencias para la mejora de la política de cohesión de la zona afectada*, así como el coste neto para la autoridad pública competente que haya adjudicado *los contratos*. Para hacer esa evaluación, deben examinarse factores tales como la demanda de los viajeros, el precio de los billetes, las medidas en materia de billetería, la ubicación y el número de paradas o el horario y frecuencia del nuevo servicio que se proponga.

### *Justificación*

*El organismo regulador debe tener obligatoriamente en cuenta los aspectos relacionados con la política social y de cohesión.*

## Enmienda 24

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

### *Texto de la Comisión*

### *Enmienda*

*(18 bis) Para determinar si la calidad del servicio prestado en el marco de un contrato de servicio público se ve afectada por un servicio prestado en condiciones de acceso abierto en la misma red, los organismos de control deben tener en cuenta, sobre todo, los efectos en la red, el mantenimiento de las conexiones y la puntualidad de los servicios prestados en el marco del contrato de servicio público.*

## Enmienda 25

### Propuesta de Directiva Considerando 19

#### *Texto de la Comisión*

19) Para aumentar el atractivo de los servicios ferroviarios prestados a los viajeros, los Estados miembros deben **poder** exigir que las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en un sistema común de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas. **En caso de establecerse** ese servicio y ese sistema, **ha de garantizarse que no se distorsione con ellos el** mercado ni se discrimine entre las distintas empresas ferroviarias.

#### *Enmienda*

19) Para aumentar el atractivo de los servicios ferroviarios prestados a los viajeros, los Estados miembros deben exigir que las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en un sistema común de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas. Ese servicio y ese sistema **deben garantizar que no crean distorsiones del** mercado ni discriminaciones entre las distintas empresas ferroviarias.

#### *Justificación*

*Cualquier operador nacional de transporte de viajeros debe aplicar un sistema de billetería a fin de ofrecer a los viajeros la posibilidad de comprar los billetes de cualquier servicio de operadores desde cualquier operador.*

## Enmienda 26

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

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**(19 bis) Es importante que las empresas ferroviarias participen en el desarrollo de sistemas de billetería integrada, en particular por lo que se refiere al transporte local y regional, con el fin de aumentar el atractivo del transporte ferroviario de viajeros. Estos sistemas no deben crear distorsiones de mercado ni discriminaciones entre empresas ferroviarias.**

## Justificación

*Este considerando se refiere a la importancia de los sistemas de billetería intermodal, definidos como «sistemas de billetería integrada».*

### Enmienda 27

#### Propuesta de Directiva Considerando 19 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 ter) Habida cuenta de que el nuevo paquete ferroviario pretende reforzar los derechos de los pasajeros, y considerando que la libre circulación es uno de los pilares fundamentales de la UE, deben hacerse mayores esfuerzos para salvaguardar este derecho también por lo que se refiere a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida. Por consiguiente, es prioritario facilitar la accesibilidad a los medios de transporte y a las infraestructuras. Para alcanzar este objetivo, deben fomentarse los contactos transfronterizos. Esto también se aplica a la asistencia prestada a esta categoría particular de pasajeros, que debe armonizarse en un sistema más amplio. A este respecto, debe iniciarse una consulta dirigida a los interlocutores sociales, a los ciudadanos y a los organismos de protección de los derechos de las personas con discapacidad.*

### Enmienda 28

#### Propuesta de Directiva Considerando 19 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 quater) A la luz de la experiencia adquirida a través de la red de organismos reguladores prevista en el artículo 57 de*

*la Directiva 2012/34/UE, la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, elaborará una propuesta legislativa para reforzar la red de organismos reguladores, formalizar sus procedimientos y otorgarle personalidad jurídica. Dicho organismo tendrá funciones de control y arbitraje para abordar los problemas transfronterizos e internacionales y conocer de los recursos contra las decisiones adoptadas por los organismos reguladores nacionales.*

*Justificación*

*La red europea de organismos reguladores debe crearse y ser operativa a más tardar en diciembre de 2016.*

**Enmienda 29**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 19 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 quinquies) Con miras a completar el espacio ferroviario europeo único y considerando la competencia en el sector ferroviario, la Comisión se compromete a apoyar activamente y fomentar el diálogo social a nivel de la Unión a fin de garantizar que los trabajadores ferroviarios estén protegidos a largo plazo contra efectos indeseados de la apertura del mercado, como el dumping social.*

**Enmienda 30**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 19 sexies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 sexies) Los viajeros deben tener acceso a sistemas de billetería directa y sistemas de billetería integrada que funcionen bien. Estos sistemas harían*

*además de los ferrocarriles un medio de transporte más atractivo para los viajeros. Los sistemas de billetería directa desarrollados por el sector en los Estados miembros deberán ser interoperables entre sí a fin de permitir la creación de un sistema a escala de la Unión que comprenda a todos los operadores de viajeros.*

## **Enmienda 31**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 septies) A la luz de la experiencia adquirida a través de la red de organismos reguladores establecida de conformidad con el artículo 57, la Comisión elaborará, a más tardar el 31 de diciembre de 2019, una propuesta legislativa para sustituir la red por un organismo regulador europeo, formalizando sus procedimientos y otorgándole personalidad jurídica, coincidiendo con la apertura de los servicios de transporte de viajeros nacionales por ferrocarril. Dicho organismo tendrá funciones de supervisión y arbitraje para abordar los problemas transfronterizos e internacionales y conocer de los recursos contra las decisiones adoptadas por los organismos reguladores nacionales.*

#### *Justificación*

*El organismo regulador europeo sustituirá a la red europea de organismos reguladores en diciembre de 2019. Si el objetivo de la UE es crear un mercado ferroviario europeo único, el organismo regulador debe ser europeo. Deseamos evitar que las normas de la UE se apliquen y se interpreten de forma distinta en cada Estado miembro por parte de los reguladores nacionales, especialmente en aquellos casos en los que el organismo regulador nacional no actúe de forma eficaz, no sea independiente o no disponga de personal y recursos suficientes.*

## Enmienda 32

### Propuesta de Directiva Considerando 19 octies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 octies) Para evitar el dumping social, una empresa ferroviaria solo debe poder ofrecer servicios de transporte ferroviario si respeta los convenios colectivos representativos o las leyes nacionales que establezcan las normas en el Estado miembro en el que pretende operar. Por consiguiente, debe disponerse la igualdad de retribución en un mismo lugar. El organismo regulador competente controlará el cumplimiento de este requisito.***

*Justificación*

*Adición necesaria dirigida a aclarar el requisito obligatorio para que cualquier empresa ferroviaria pueda operar en un Estado miembro.*

## Enmienda 33

### Propuesta de Directiva Considerando 19 nonies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 nonies) El organismo regulador nacional debe aprobar las disposiciones relativas a las transferencias de personal o solicitar que se modifiquen. Podrá considerarse a este respecto la introducción de un periodo de reflexión para el personal que va a ser transferido. Cuando tome su decisión, el organismo regulador debe tratar de evitar la transferencia de información sensible del administrador de la infraestructura a otra entidad de la empresa integrada.***

## Enmienda 34

### Propuesta de Directiva Considerando 19 decies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 decies) La apertura del mercado no deberá tener repercusiones adversas para las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del sector ferroviario. Deben respetarse las cláusulas sociales pertinentes para evitar el dumping social y la competencia desleal por parte de nuevos operadores que no respeten las normas sociales mínimas del sector ferroviario.***

*Justificación*

*La apertura del mercado no debe tener repercusiones negativas en las condiciones sociales y laborales del sector ferroviario y, además, debe respetar la legislación nacional en materia de protección social y sanitaria.*

## Enmienda 35

### Propuesta de Directiva Considerando 19 undecies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 undecies) Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben implantar una «cultura de equidad» en el seno de su cultura de seguridad para alentar activamente al personal a informar de accidentes, incidentes y cuasi accidentes relacionados con la seguridad sin ser objeto de castigo o discriminación. Una cultura de equidad permitirá que el sector ferroviario extraiga valiosas lecciones de accidentes, incidentes y cuasi accidentes y, por lo tanto, mejore la seguridad del ferrocarril para trabajadores y pasajeros.***

## Enmienda 36

### Propuesta de Directiva Considerando 19 duodecimos (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 duodecimos) La Comisión debe velar por el cumplimiento cabal por los Estados miembros de la Directiva 2005/47/CE del Consejo<sup>8bis</sup>.***

---

***<sup>8bis</sup> Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al Acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario (DO L 195 de 27.7.2005, p. 15).***

## Enmienda 37

### Propuesta de Directiva Considerando 19 terdecimos (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 terdecimos) A la luz del desarrollo del espacio ferroviario europeo único y de la mayor apertura del mercado del transporte ferroviario, los Estados miembros deben recurrir a convenios colectivos representativos para evitar el dumping social y la competencia desleal.***

## Enmienda 38

### Propuesta de Directiva Considerando 19 quaterdecimos (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 quaterdecimos) La Comisión debe***

*evaluar el impacto de la presente Directiva en la evolución del mercado de trabajo del personal de tren y, si procede, propondrá nuevas medidas legislativas relativas a la certificación de este personal de tren.*

#### **Enmienda 39**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 quince) El personal de tren es una categoría profesional perteneciente al sector ferroviario que realiza funciones relacionadas con la seguridad. Suele desempeñar funciones de seguridad operativa en el sistema ferroviario y es responsable de la comodidad y la seguridad de los viajeros en el tren. Resulta adecuada una certificación similar a la de los maquinistas de locomotora para garantizar un elevado nivel de cualificaciones y competencias y reconocer la importancia de esta categoría profesional para la seguridad de los servicios ferroviarios y también para facilitar la movilidad de los trabajadores.*

#### **Enmienda 40**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 dieciséis) El organismo regulador nacional debe aprobar las disposiciones relativas a las transferencias de personal o solicitar que se modifiquen. Podrá considerarse a este respecto la introducción de un periodo de reflexión para el personal que va a ser transferido. Cuando tome su decisión, el organismo*

*regulador debe tratar de evitar la transferencia de información sensible del administrador de la infraestructura a otra entidad de la empresa integrada.*

## **Enmienda 41**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(20 bis) Los administradores de infraestructuras deben cooperar en caso de incidentes o accidentes con impacto en el tráfico transfronterizo con el fin de compartir información pertinente para evitar efectos indirectos negativos;*

*Justificación*

*La información actualizada sobre incidentes y accidentes que interrumpen el tráfico transfronterizo no se transmite de forma automática a otras redes afectadas. Los administradores de infraestructuras deben cooperar para mejorar el flujo de información en estos casos.*

## **Enmienda 42**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(20 ter) El organismo regulador debe ser competente para controlar los trabajos de mantenimiento de la infraestructura a fin de garantizar que no se lleven a cabo de un modo que dé lugar a discriminación entre empresas ferroviarias.*

## **Enmienda 43**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(20 quater) El administrador de infraestructuras de una empresa integrada verticalmente debe tener la posibilidad de ofrecer a su personal determinados servicios sociales en instalaciones utilizadas por otras entidades de la empresa integrada verticalmente.***

## **Enmienda 44**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(20 quinquies) El administrador de infraestructuras dentro de una empresa integrada verticalmente debe poder cooperar con las otras entidades de la empresa integrada verticalmente en lo que respecta al desarrollo de los sistemas de TI, en función de la aprobación del organismo regulador.***

## **Enmienda 45**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(20 sexies) Las condiciones para ofrecer billetes, billetes directos y reservas en toda la Unión como establece el artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1371/2007, deben***

*considerarse cumplidas una vez se haya establecido el sistema común de información de viaje y de billetería, a más tardar el jueves 12 de diciembre de 2019, de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva.*

#### *Justificación*

*Complementa las enmiendas del artículo 13 bis en lo que respecta al sistema común de billetería.*

#### **Enmienda 46**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 20 septies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(20 septies) El organismo regulador, inmediatamente después de la entrada en vigor de la presente Directiva, debe elaborar orientaciones sobre el refuerzo de la independencia del administrador de infraestructuras. Estas orientaciones deben contener normas que establezcan unos periodos de reflexión suficientes durante los que no serán posibles las transferencias de miembros de los consejos de vigilancia y de administración y de administradores directamente responsables ante ellos; normas sobre la posibilidad de desempeñar simultáneamente cargos en consejos de diferentes entidades jurídicas de empresas integradas verticalmente; normas sobre la posibilidad de tener intereses en otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente o de recibir de ellas beneficios económicos; y normas sobre las partes de su remuneración basadas en el rendimiento, que no deben depender de los resultados comerciales de ninguna otra entidad jurídica de la empresa integrada verticalmente. Las orientaciones contendrán asimismo normas sobre cómo evitar conflictos de intereses; normas sobre la divulgación de*

*información delicada en el contexto de transferencias de miembros de los consejos de vigilancia y de administración y, si procede, de administradores directamente responsables ante ellos a cargos directivos en otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente; normas sobre locales separados, y normas sobre acceso protegido a los sistemas de información.*

#### **Enmienda 47**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 20 octies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(20 octies) En virtud de la presente Directiva, los Estados miembros son libres en todo momento para elegir entre los diferentes tipos de estructura para los administradores de infraestructuras que coexisten en el espacio ferroviario europeo único, concretamente, las empresas separadas o las empresas integradas verticalmente, incluso si ya han introducido un tipo de estructura separada. La presente Directiva establece los distintos principios y normas que regulan la organización interna de estas estructuras.*

#### **Enmienda 48**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 20 nonies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(20 nonies) Para los fines de la presente Directiva, el concepto de consejo de vigilancia, consejo de administración o cualquier otro órgano que represente legalmente a la empresa se aplicará a las estructuras empresariales existentes en*

*los Estados miembros, evitando en la medida de lo posible la creación de organismos adicionales.*

## **Enmienda 49**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto -1 (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***-1. En el artículo 1 se añadirá el apartado siguiente:***

***«2 bis. La presente Directiva tiene por finalidad hacer del transporte ferroviario un medio de transporte más atractivo para los ciudadanos europeos. Está concebida para contribuir al establecimiento de unos sistemas funcionales de información y billetería integrada. Los sistemas de billetería directa desarrollados por el sector ferroviario en los Estados miembros deben ser interoperables entre sí a fin de permitir la creación de un sistema a escala de la Unión que comprenda a todos los operadores del transporte ferroviario de viajeros.»***

## **Enmienda 50**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto -1 bis (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 1 – apartado 2 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***-1 bis. En el artículo 1 se añadirá el apartado siguiente:***

***«2 ter. El objetivo de la presente Directiva, que es completar el espacio ferroviario europeo único, se perseguirá sobre la base***

*del diálogo social a escala de la Unión Europea a fin de garantizar que los empleados del ferrocarril estén protegidos del modo adecuado contra los efectos indeseados de la apertura del mercado.»*

## **Enmienda 51**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1 – letra b**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 3 – punto 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) Se suprime el punto 5);*

*suprimido*

## **Enmienda 52**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1 – letras c bis y c ter (nuevas)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) Se añade el siguiente punto 32:*

*«(32) "sistema de billetería integrada": el sistema de billetería que permite que una persona haga un viaje con transbordos en un mismo modo de transporte o entre distintos modos de transporte, como tren, autobús, tranvía, metro, transbordador o avión.*

*c ter) Se añade el siguiente punto 33:*

*(33) "billete directo": billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias.»*

*Justificación*

*Completa el artículo 7 quater, apartado 2, letra f), y la función del comité de coordinación en lo relativo al desarrollo de los sistemas de billetería integrada propuestos. Se trata de la*

*definición del Reglamento n° 1371/2007. En aras de la claridad, también debe figurar en la presente Directiva, que trata el mismo asunto.*

### **Enmienda 53**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 1 – letra c quater (nueva)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c quater) Se añaden los siguientes apartados 34 y 35:*

*«(34) "consejo de vigilancia": grupo de personas nombrado por los propietarios de la empresa para promover sus intereses, supervisar y controlar el trabajo de los directivos y aprobar las principales decisiones en materia administrativa;*

*35) "consejo de administración»: grupo de personas encargado de las funciones ejecutivas necesarias para la administración corriente de la empresa;».*

### **Enmienda 54**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 1 – letra d quater (nueva)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c quater) Se añade el siguiente punto 36:*

*«(36) "servicios de transporte de viajeros de alta velocidad": los servicios de transporte de viajeros prestados en líneas especialmente construidas para la alta velocidad equipadas para velocidades generalmente iguales o superiores a 250 km/h y que se desarrollan a esas velocidades durante la mayor parte del viaje;».*

## Enmienda 55

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 2 – frase introductoria

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros impedirán, asimismo, que una misma persona física o jurídica esté autorizada:

#### *Enmienda*

*(No afecta a la versión española.)*

#### *Justificación*

*Las estrictas normas de separación propuestas impedirán diversos tipos de cooperación entre las empresas ferroviarias y un administrador de infraestructuras que, tal como indica la experiencia previa, puede ofrecer mayores ventajas para la red ferroviaria en los Estados miembros de la UE. Cuando proceda, el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias podrán tomar decisiones conjuntas que ofrezcan ventajas, siempre que se haga de una manera transparente y no discriminatoria. Al hacerlo, influirán los unos sobre los otros con respecto a los ámbitos de cooperación, pero no con respecto a los derechos de «control».*

## Enmienda 56

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 4 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***4 bis. A condición de que se respeten las disposiciones relativas a la separación institucional del administrador de infraestructuras conforme a lo establecido en los apartados 1 a 3, de que no se planteen conflictos de intereses y de que se garantice la confidencialidad de la información sensible desde un punto de vista comercial, los Estados miembros podrán autorizar al administrador de infraestructuras a concluir acuerdos de cooperación, de manera transparente, no exclusiva y no discriminatoria, con uno o varios candidatos por lo que se refiere a una línea determinada o a una parte regional o local de la red, de manera que se proporcione al candidato un incentivo***

*para incrementar la eficiencia de su cooperación en relación con la parte de la red de que se trate. Estos incentivos consistirán en reducciones del canon de acceso a la vía correspondientes a posibles ahorros de costes por parte del administrador de infraestructuras derivados de esta cooperación. La cooperación tendrá por objetivo facilitar una gestión más eficiente de perturbaciones, obras de mantenimiento o congestiones de la infraestructura, o de una línea o parte de la red con retrasos frecuentes, o mejorar la seguridad. Su duración se limitará a un máximo de cinco años y será renovable. El administrador de la infraestructura informará de la cooperación prevista al organismo regulador contemplado en el artículo 55. El organismo regulador concederá su aprobación previa al acuerdo de cooperación, solicitará su modificación o lo rechazará si no se cumplen las condiciones indicadas. Podrá exigir la modificación del acuerdo en cualquier momento a lo largo de su duración. El administrador de infraestructuras informará del acuerdo de cooperación prevista al comité de coordinación contemplado en el artículo 7 quinquies.*

#### *Justificación*

*Los administradores de infraestructuras independientes deben tener la posibilidad de celebrar acuerdos con empresas ferroviarias para mejorar el rendimiento de una línea específica o una parte de la red. Tales acuerdos precisarán de la aprobación del organismo regulador y serán de duración limitada.*

#### **Enmienda 57**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – punto 3**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

En caso de que *en la fecha de la entrada*

En caso de que siga habiendo

*en vigor de la presente Directiva* siga habiendo administradores de infraestructuras que pertenezcan a empresas integradas verticalmente, los Estados miembros interesados podrán decidir no aplicar los apartados 2 a 4 del presente artículo. Si así lo decidieren, dichos Estados miembros garantizarán que los administradores ejerzan todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y que, de conformidad con los requisitos que disponen los artículos 7 bis a 7 quater, gocen frente a las empresas ferroviarias de una independencia organizativa y de toma de decisiones efectiva.

administradores de infraestructuras que pertenezcan a empresas integradas verticalmente, los Estados miembros interesados podrán decidir no aplicar los apartados 2 a 4 del presente artículo. Si así lo decidieren, dichos Estados miembros garantizarán que los administradores ejerzan todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y que, de conformidad con los requisitos que disponen los artículos 7 bis a 7 quater, gocen frente a las empresas ferroviarias de una independencia organizativa y de toma de decisiones efectiva.

### *Justificación*

*Los Estados miembros deben poder elegir también en el futuro entre la separación del administrador de infraestructura de las empresas ferroviarias o una estructura integrada.*

## **Enmienda 58**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 4**

Directiva 2012/34/UE

Artículos 7 bis, 7 ter, 7 quater

#### *Texto de la Comisión*

«Artículo 7 bis

Independencia efectiva de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Los Estados miembros deberán garantizar que el administrador de infraestructuras se organice como organismo jurídicamente distinto de cualquier empresa ferroviaria o sociedad de cartera que controle esa empresa, así como de cualquier otra entidad jurídica que esté enmarcada en una empresa integrada verticalmente.

2. Las entidades jurídicas que, formando parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los

#### *Enmienda*

«Artículo 7 bis

Independencia efectiva de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Los Estados miembros deberán garantizar que el administrador de infraestructuras se organice como organismo jurídicamente distinto de cualquier empresa ferroviaria o sociedad de cartera que controle esa empresa, así como de cualquier otra entidad jurídica que esté enmarcada en una empresa integrada verticalmente.

2. Las entidades jurídicas que, formando parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los

servicios de transporte ferroviario no podrán tener ninguna participación **directa ni indirecta** en el administrador de infraestructuras. Tampoco podrá ningún administrador de infraestructuras tener una participación directa **o indirecta** en las entidades jurídicas que, siendo parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los servicios de transporte ferroviario.

3. Los ingresos del administrador de infraestructuras no podrán utilizarse para financiar otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, sino solo para financiar las actividades del propio administrador y para pagar dividendos a quien sea en último término el propietario de esa empresa. El administrador de infraestructuras **no** podrá conceder préstamos **a esas otras entidades jurídicas** de la empresa integrada verticalmente, **ni estas tampoco** al administrador. Todo servicio que ofrezcan las otras entidades jurídicas al administrador de infraestructuras se prestará en el marco de un contrato y se pagará a precios de mercado. La deuda atribuida al administrador de infraestructuras se separará claramente de la atribuida a las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente, y el servicio de una y otra deuda se efectuará por separado. La contabilidad del administrador de infraestructuras y la de esas otras entidades jurídicas se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento de las presentes disposiciones y se permitan circuitos financieros separados para el uno y para las otras.

servicios de transporte ferroviario no podrán tener ninguna participación en el administrador de infraestructuras **ni directa ni indirectamente y tampoco a través de filiales**. Tampoco podrá ningún administrador de infraestructuras tener una participación, **ni directa ni indirectamente y tampoco a través de filiales**, en las entidades jurídicas que, siendo parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los servicios de transporte ferroviario.

3. Los ingresos del administrador de infraestructuras no podrán utilizarse para financiar otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, sino solo para financiar las actividades del propio administrador y para pagar dividendos a quien sea en último término el propietario de esa empresa. El administrador de infraestructuras podrá conceder préstamos **exclusivamente a sus propias filiales** de la empresa integrada verticalmente **dedicadas a la administración de infraestructuras. En el interior de la empresa integrada verticalmente, podrá conceder préstamos al administrador exclusivamente la sociedad de cartera, previa aprobación del organismo regulador a que se refiere el artículo 55. La sociedad de cartera demostrará a la satisfacción del organismo regulador que el préstamo ha sido concedido en las condiciones de mercado y que cumple lo dispuesto en el artículo 6. El organismo regulador controlará la entrega y la devolución del préstamo, de conformidad con el artículo 56, apartado 12.** Todo servicio que ofrezcan las otras entidades jurídicas al administrador de infraestructuras se prestará en el marco de un contrato y se pagará a precios de mercado. La deuda atribuida al administrador de infraestructuras se separará claramente de la atribuida a las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente, y el servicio de una y otra deuda se efectuará por separado. La contabilidad del

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, el administrador de infraestructuras **obendrá** fondos en los mercados de capitales de forma independiente, **y no a través de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente.**

Tampoco estas podrán obtener fondos a través del administrador de infraestructuras.

5. El administrador de infraestructuras llevará un registro detallado de las relaciones comerciales y financieras que mantenga con las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y lo pondrá a disposición del organismo regulador si así este se lo requiere de conformidad con el artículo 56, apartado 12.

#### Artículo 7 ter

Independencia efectiva del personal y de la gestión de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Sin perjuicio de las decisiones que tome el organismo regulador en virtud del artículo 56, el administrador de infraestructuras tendrá, con independencia de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, un poder efectivo de toma de decisiones en todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2). La estructura de gestión global y los propios estatutos societarios del administrador de infraestructuras garantizarán que ninguna de esas otras entidades jurídicas pueda determinar directa ni indirectamente la conducta que deba seguir el administrador en el ejercicio de aquellas funciones.

administrador de infraestructuras y la de esas otras entidades jurídicas se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento de las presentes disposiciones y se permitan circuitos financieros separados para el uno y para las otras.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, el administrador de infraestructuras **podrá obtener** fondos en los mercados de capitales **exclusivamente** de forma independiente. Tampoco estas podrán obtener fondos a través del administrador de infraestructuras.

5. El administrador de infraestructuras llevará un registro detallado de las relaciones comerciales y financieras que mantenga con las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y lo pondrá a disposición del organismo regulador si así este se lo requiere de conformidad con el artículo 56, apartado 12.

#### Artículo 7 ter

Independencia efectiva del personal y de la gestión de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Sin perjuicio de las decisiones que tome el organismo regulador en virtud del artículo 56, el administrador de infraestructuras tendrá, con independencia de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, un poder efectivo de toma de decisiones en todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2). La estructura de gestión global y los propios estatutos societarios del administrador de infraestructuras garantizarán que ninguna de esas otras entidades jurídicas pueda determinar directa ni indirectamente la conducta que deba seguir el administrador en el ejercicio de aquellas funciones. **Los miembros del consejo de vigilancia y del consejo de administración del**

***administrador de infraestructuras y los directivos responsables directamente ante ellos actuarán conforme a estos principios.***

***2. Los miembros del consejo de administración y los cargos directivos del administrador de infraestructuras no podrán formar parte del consejo de vigilancia o del consejo de administración de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni ser cargos directivos de las mismas.***

***Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración y los cargos directivos de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente no podrán formar parte del consejo de administración ni ser cargos directivos del administrador de infraestructuras.***

3. El administrador de infraestructuras tendrá un consejo de vigilancia compuesto por representantes de quienes sean en último término propietarios efectivos de la empresa integrada verticalmente.

El consejo de vigilancia podrá consultar al comité de coordinación que dispone el artículo 7 quinquies sobre temas de su competencia.

Será el consejo de vigilancia el que adopte las decisiones relativas al nombramiento, renovación, condiciones laborales (remuneración incluida) y terminación del mandato de los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras. La identidad de las personas que seleccione el consejo de vigilancia para su designación o renovación como miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras y las condiciones que rijan la duración y la terminación de su mandato, así como los motivos de cualquier decisión por la que se proponga poner fin a ese mandato, se notificarán al organismo regulador que dispone el artículo 55. Las condiciones y decisiones que contempla la presente letra solo

3. El administrador de infraestructuras tendrá un consejo de vigilancia compuesto por representantes de quienes sean en último término propietarios efectivos de la empresa integrada verticalmente.

El consejo de vigilancia podrá consultar al comité de coordinación que dispone el artículo 7 quinquies sobre temas de su competencia.

Será el consejo de vigilancia el que adopte las decisiones relativas al nombramiento, renovación, condiciones laborales (remuneración incluida) y terminación del mandato de los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras. La identidad de las personas que seleccione el consejo de vigilancia para su designación o renovación como miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras y las condiciones que rijan la duración y la terminación de su mandato, así como los motivos de cualquier decisión por la que se proponga poner fin a ese mandato, se notificarán al organismo regulador que dispone el artículo 55. Las condiciones y decisiones que contempla la presente letra solo

adquirirán carácter vinculante si son aprobadas expresamente por el organismo regulador. Este podrá oponerse a esas decisiones si dudare de la independencia profesional de las personas seleccionadas para el consejo de administración del administrador de infraestructuras o en caso de terminación prematura del mandato de alguno de los miembros de dicho consejo.

Los miembros del consejo de administración que deseen denunciar la terminación prematura de su mandato dispondrán de un derecho efectivo de recurso ante el organismo regulador.

***4. Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y el personal directivo de este no podrán durante los tres años siguientes al final de su mandato ocupar cargos directivos en ninguna de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente. Tampoco podrán durante los tres años siguientes al final de su mandato ocupar cargos directivos dentro del administrador de infraestructuras los miembros de los consejos de vigilancia o de administración de esas otras entidades jurídicas ni el personal directivo de las mismas.***

5. El administrador de infraestructuras tendrá su propio personal y ***ocupará locales separados de los de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente. El acceso a los sistemas de información estará protegido para garantizar la independencia del administrador de infraestructuras. El reglamento interior de este o los contratos de trabajo de su personal limitarán claramente los contactos con esas otras entidades jurídicas a aquellas comunicaciones oficiales conectadas con el ejercicio de funciones del administrador que se ejerzan también en relación con otras empresas ferroviarias exteriores a la empresa integrada verticalmente.*** Las transferencias de personal que pretendan realizarse fuera de los supuestos de la

adquirirán carácter vinculante si son aprobadas expresamente por el organismo regulador. Este podrá oponerse a esas decisiones si dudare de la independencia profesional de las personas seleccionadas para el consejo de administración del administrador de infraestructuras o en caso de terminación prematura del mandato de alguno de los miembros de dicho consejo.

Los miembros del consejo de administración que deseen denunciar la terminación prematura de su mandato dispondrán de un derecho efectivo de recurso ante el organismo regulador.

5. El administrador de infraestructuras tendrá su propio personal. ***La información que posea el administrador de infraestructuras estará protegida debidamente y no se comunicará a otras entidades.***

letra c) entre el administrador de infraestructuras y las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente solo serán posibles si se garantiza que no se transmitirá de uno a otro personal ninguna información sensible.

*El administrador de infraestructuras podrá ofrecer a su personal servicios sociales tales como los prestados en escuelas, guarderías, centros deportivos y restaurantes, en locales utilizados por otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente. El administrador de infraestructuras podrá cooperar con otras entidades de la empresa integrada verticalmente por lo que se refiere al desarrollo de sus sistemas de información.*

*El organismo regulador aprobará las disposiciones relativas a la aplicación del presente apartado, o solicitará que se modifiquen, con el objetivo de garantizar la independencia del administrador de infraestructuras. El organismo regulador podrá exigir a la empresa integrada que le facilite toda información que pueda resultar necesaria.*

6. El administrador de infraestructuras dispondrá de la capacidad organizativa necesaria para desempeñar todas sus funciones con independencia ***de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y no podrá delegar a estas el ejercicio de sus funciones ni ninguna actividad relacionada con ellas.***

6. El administrador de infraestructuras dispondrá de la capacidad organizativa necesaria para desempeñar todas sus funciones.

*Siempre que no se produzcan conflictos de intereses, distorsión del mercado o discriminación y que se garantice la confidencialidad de la información sensible desde un punto de vista comercial, el administrador de infraestructuras podrá subcontratar a empresas ferroviarias, o a cualquier otra entidad que actúe bajo su supervisión, obras concretas de construcción, renovación o mantenimiento, y*

*conservará el poder de toma de decisiones respecto de ellas.*

***7. Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y los cargos directivos de este no podrán tener intereses en ninguna de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni recibir de ellas beneficios económicos directos o indirectos. Las partes de su remuneración basadas en el rendimiento no dependerán de los resultados comerciales de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni de los de ninguna otra entidad jurídica bajo su control, sino exclusivamente de los resultados del propio administrador de infraestructuras.***

***7 bis. Los Estados miembros exigirán al organismo regulador que elabore orientaciones sobre las condiciones que deben cumplirse para reforzar la independencia objetiva del personal y la gestión del administrador de infraestructuras de una empresa integrada verticalmente y velarán por evitar los conflictos de intereses y la revelación de información sensible. Estas orientaciones serán vinculantes para la empresa integrada verticalmente.***

Artículo 7 quater

Procedimiento de verificación del cumplimiento

1. A solicitud de un Estado miembro o a iniciativa propia, la Comisión decidirá si los administradores de infraestructuras que formen parte de empresas integradas verticalmente cumplen o no los requisitos de los artículos 7 bis y 7 ter y si la aplicación de esos requisitos es adecuada para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias y la ausencia de perturbaciones de la competencia en el mercado.
2. La Comisión podrá requerir que el Estado miembro en el que se halle

Artículo 7 quater

Procedimiento de verificación del cumplimiento

1. A solicitud de un Estado miembro o a iniciativa propia, la Comisión decidirá si los administradores de infraestructuras que formen parte de empresas integradas verticalmente cumplen o no los requisitos de los artículos 7 bis y 7 ter y si la aplicación de esos requisitos es adecuada para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias y la ausencia de perturbaciones de la competencia en el mercado.
2. La Comisión podrá requerir que el Estado miembro en el que se halle

establecida la empresa integrada verticalmente le facilite en un plazo razonable toda la información que sea necesaria. La Comisión consultará al organismo u organismos reguladores interesados, así como, en su caso, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.

3. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso que se haya concedido en virtud del artículo 10 a las empresas ferroviarias que formen parte de la empresa integrada verticalmente a la que pertenezca el administrador de infraestructuras considerado, en caso de que la Comisión **informe a los Estados miembros de que no se le ha presentado ninguna solicitud en el marco del apartado 1, o en espera de que concluya el examen de la solicitud que se le haya presentado o si decidiere por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 2:**

a) que no se ha dado una respuesta adecuada a las peticiones de información que haya realizado en virtud del apartado 2, o

b) que el administrador de infraestructuras considerado no cumple los requisitos establecidos en los artículos 7 bis y 7 ter o

c) que la aplicación de los artículos 7 bis y 7 ter no es suficiente para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias ni la ausencia de perturbaciones de la competencia en el Estado miembro donde dicho administrador esté establecido.

La Comisión **deberá decidir** dentro de un plazo razonable.

establecida la empresa integrada verticalmente le facilite en un plazo razonable toda la información que sea necesaria. La Comisión consultará al organismo u organismos reguladores interesados, así como, en su caso, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.

3. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso que se haya concedido en virtud del artículo 10 a las empresas ferroviarias que formen parte de la empresa integrada verticalmente a la que pertenezca el administrador de infraestructuras considerado, en caso de que la Comisión:

a) **informe a los Estados miembros de** que no se ha dado una respuesta adecuada a las peticiones de información que haya realizado en virtud del apartado 2, o

b) **decida, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60,** que el administrador de infraestructuras de que se trate no cumple los requisitos establecidos en los artículos 7 bis y 7 ter, o

c) **decida, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 60,** que la aplicación de los artículos 7 bis y 7 ter no es suficiente para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias ni la ausencia de perturbaciones de la competencia en el Estado miembro donde dicho administrador esté establecido.

La Comisión **decidirá** dentro de un plazo razonable **e iniciará simultáneamente un procedimiento formal de infracción contra el Estado miembro de que se trate, de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión**

4. El Estado miembro interesado podrá solicitar a la Comisión que revoque por el procedimiento del artículo 62, apartado 2, la decisión que haya tomado en virtud del apartado 3 del presente artículo, si demuestra a satisfacción de aquella que los motivos de tal decisión han dejado de existir. La Comisión deberá decidir dentro de un plazo razonable.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, el cumplimiento continuado de los requisitos de los artículos 7 bis y 7 ter será supervisado por el organismo regulador que dispone el artículo 55. Todo candidato podrá presentar una denuncia ante el organismo regulador si considerare que esos requisitos no se cumplen. Cuando se le presente una denuncia, el organismo regulador decidirá dentro de los plazos previstos en el artículo 56, apartado 9, todas aquellas medidas que sean necesarias para corregir la situación.

### *Europea.*

4. El Estado miembro interesado podrá solicitar a la Comisión que revoque por el procedimiento del artículo 62, apartado 2, la decisión que haya tomado en virtud del apartado 3 del presente artículo, si demuestra a satisfacción de aquella que los motivos de tal decisión han dejado de existir. La Comisión deberá decidir dentro de un plazo razonable.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, el cumplimiento continuado de los requisitos de los artículos 7 bis y 7 ter será supervisado por el organismo regulador que dispone el artículo 55. Todo candidato podrá presentar una denuncia ante el organismo regulador si considerare que esos requisitos no se cumplen. Cuando se le presente una denuncia, el organismo regulador decidirá dentro de los plazos previstos en el artículo 56, apartado 9, todas aquellas medidas que sean necesarias para corregir la situación.

## **Enmienda 59**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 4**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quinquies – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras establezcan y organicen un comité de coordinación para cada red. Serán miembros de este comité, **por lo menos**, el administrador de infraestructuras y los candidatos conocidos según los términos del artículo 8, apartado 3, y, a solicitud suya, los candidatos potenciales, sus organizaciones representativas, los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y, en su caso, las autoridades regionales y locales. Los

#### *Enmienda*

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras establezcan y organicen un comité de coordinación para cada red. Serán miembros de este comité el administrador de infraestructuras, los candidatos conocidos según los términos del artículo 8, apartado 3, y, a solicitud suya, los candidatos potenciales, sus organizaciones representativas, los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y, en su caso, las autoridades regionales y locales, **incluidas las autoridades**

representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.

**competentes.** Los representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.

## Enmienda 60

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quinquies – apartado 2 – letra e

#### *Texto de la Comisión*

e) el proceso de adjudicación de la capacidad de infraestructura, incluidas las reglas que marquen en ese proceso las prioridades entre los diferentes tipos de usuarios de las infraestructuras;

#### *Enmienda*

e) el proceso de adjudicación de la capacidad de infraestructura, incluidas las reglas que marquen en ese proceso las prioridades entre los diferentes tipos de usuarios de las infraestructuras; ***los principios de coordinación en caso de incompatibilidad entre solicitudes de explotación de servicios se regirán por el artículo 46, apartado 4.***

#### *Justificación*

*El comité de coordinación debatirá las reglas de prioridad para la asignación de capacidad, incluido el caso de las solicitudes incompatibles, por lo que se hace referencia al artículo 46, apartado 4. En caso de conflicto de solicitudes de acceso a la vía férrea, el administrador de infraestructuras no favorecerá indebidamente a los grandes clientes en perjuicio de los más pequeños.*

## Enmienda 61

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quinquies – apartado 2 – letra g bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***g bis) las cuestiones que afectan a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros, como la calidad del servicio prestado, los cánones por la utilización de***

***infraestructuras, y el nivel y la  
transparencia de los precios de los  
servicios ferroviarios;***

*Justificación*

*La consulta a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros proporcionaría información al comité de coordinación para desempeñar su labor como asesor del administrador de infraestructuras y del Estado miembro.*

**Enmienda 62**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 4**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quinquies – apartado 2 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

En el ejercicio de esa función, el comité de coordinación podrá pedir al administrador de infraestructuras la información que requiera sobre los aspectos contemplados en las letras a) a **g**).

*Enmienda*

En el ejercicio de esa función, el comité de coordinación podrá pedir al administrador de infraestructuras la información que requiera sobre los aspectos contemplados en las letras a) a **g bis**), **sin perjuicio de la confidencialidad comercial.**

*Justificación*

*Deben establecerse normas para regular la creación del comité de coordinación. No debe servir para alterar la potestad discrecional y de decisión de los Estados miembros en materia de infraestructura ferroviaria, ni socavar el principio de confidencialidad de las cuestiones, tanto si se trata de un administrador de infraestructuras como de empresas ferroviarias.*

**Enmienda 63**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 4**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quinquies – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. El comité de coordinación elaborará normas de procedimiento para regular la participación en sus reuniones y la frecuencia de estas, que será como mínimo trimestral. Cada año se redactará un

*Enmienda*

3. El comité de coordinación elaborará normas de procedimiento para regular la participación en sus reuniones y la frecuencia de estas, que será como mínimo trimestral. **Las normas de procedimiento**

informe sobre los debates del comité y se presentará, con la posición respectiva de sus distintos miembros, al administrador de infraestructuras, al Estado miembro, al organismo regulador correspondiente y a la Comisión.

***preverán, entre otras cosas, la consulta regular —al menos una vez al año— de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y de los representantes de los trabajadores del sector ferroviario.*** Cada año se redactará un informe sobre los debates del comité y se presentará, con la posición respectiva de este, al administrador de infraestructuras, al Estado miembro, al organismo regulador, ***a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y los representantes de los trabajadores del sector ferroviario*** y a la Comisión.

## Enmienda 64

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 sexies – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras participen y colaboren en una red que permita el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de la Unión y, en especial, el establecimiento puntual y eficiente de la red transeuropea de transportes, incluyendo los corredores de la red principal, los corredores ferroviarios de transporte de mercancías que dispone el Reglamento (UE) n° 913/2010<sup>11</sup> y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE<sup>12</sup>.

#### *Enmienda*

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras participen y colaboren en una red que permita el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de la Unión y, en especial:

***i)*** el establecimiento puntual y eficiente de la red transeuropea de transportes, incluyendo los corredores de la red principal, los corredores ferroviarios de transporte de mercancías que dispone el Reglamento (UE) n° 913/2010<sup>11</sup> y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE<sup>12</sup>,

y

*ii) la facilitación de servicios transfronterizos eficientes y eficaces de transporte de viajeros dentro de la UE, con cooperación transfronteriza para eliminar cuellos de botella.*

*1 bis. La red desarrollará asimismo principios marco comunes con respecto a la aplicación de cánones por los servicios transfronterizos de transporte de viajeros que operen en más de una red con arreglo a la definición del artículo 37 y para la adjudicación de capacidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 40. Estos principios comunes estarán sujetos a la opinión de la red de organismos reguladores a que se refiere el artículo 57.*

---

<sup>11</sup> DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

<sup>12</sup> DO L 51 de 23.2.2012, p. 51.

---

<sup>11</sup> DO L 276, 20.10.2010, p. 22.

<sup>12</sup> DO L 51, 23.2.2012, p. 51.

#### *Justificación*

*Es necesario que haya coordinación entre los administradores de infraestructuras para facilitar el transporte transfronterizo.*

### **Enmienda 65**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – punto 4**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 sexies – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La red participará en las labores de seguimiento del mercado previstas en el artículo 15 y evaluará la eficacia de los administradores de infraestructuras atendiendo a una serie de indicadores y de criterios de calidad comunes, tales como la fiabilidad, capacidad, disponibilidad, puntualidad y seguridad de sus redes, la calidad y utilización de sus activos, sus medidas de mantenimiento, renovación, mejora e inversión y su eficiencia

#### *Enmienda*

2. La red participará en las labores de seguimiento del mercado previstas en el artículo 15 y evaluará **la eficiencia** y la eficacia de los administradores de infraestructuras atendiendo a una serie de indicadores y de criterios de calidad comunes, tales como la fiabilidad, capacidad, disponibilidad, puntualidad y seguridad de sus redes, la calidad y utilización de sus activos, sus medidas de mantenimiento, renovación, mejora e

financiera.

inversión, su eficiencia financiera y **la transparencia del marco y las normas para el sistema de cánones.**

## Enmienda 66

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 sexies – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3. La Comisión **podrá adoptar** disposiciones por las que se establezcan los principios y prácticas comunes de la red — especialmente para garantizar la coherencia de las evaluaciones comparativas—, así como los procedimientos que deban seguirse para la cooperación dentro de ella. Dichas disposiciones se establecerán en un acto **de ejecución** adoptado por el procedimiento al que se refiere el artículo **62, apartado 3**.».

#### *Enmienda*

3. La Comisión, **teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la red, adoptará** disposiciones por las que se establezcan los principios y prácticas comunes de la red — especialmente para garantizar la coherencia de las evaluaciones comparativas—, así como los procedimientos que deban seguirse para la cooperación dentro de ella. Dichas disposiciones se establecerán en un acto **delegado** adoptado por el procedimiento al que se refiere el artículo **60**.».

## Enmienda 67

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 5 – letra a bis (nueva)

Directiva 2012/34/UE

Artículo 10 – apartado 2 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**a bis) Se inserta el apartado 2 bis siguiente:**

**«2 bis. No se exigirá a los Estados miembros que concedan derechos de acceso a la infraestructura para la explotación de todos los tipos de servicios a las empresas ferroviarias controladas directa o indirectamente por personas de terceros países en los que no se concedan derechos de acceso a la infraestructura y a las instalaciones de servicio en**

*condiciones similares a las especificadas en la presente Directiva. A efectos del presente apartado, el control resulta de los derechos, contratos u otros medios que, por sí mismos o en conjunto, y teniendo en cuenta las circunstancias de hecho y de derecho, confieren la posibilidad de ejercer una influencia decisiva sobre las actividades de una empresa, y en particular:*

*a) propiedad o derecho a utilizar todos o parte de los activos de una empresa;*

*b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa.»;*

#### *Justificación*

*Hay que abordar el tema del acceso de las empresas controladas por terceros países al mercado de transporte de viajeros y de mercancías. Es tan necesario como justo garantizar que la reciprocidad se basa en condiciones equilibradas. En caso de que no existan tales condiciones, no se debe obligar a ningún Estado miembro a abrir su mercado a las empresas establecidas en terceros países o a empresas controladas directa o indirectamente por personas de terceros países. La definición se ha tomado del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas.*

#### **Enmienda 68**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – punto 6 – letra a**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 11 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

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

de ese contrato o contratos.».

*de transporte de viajeros de alta velocidad no sufrirán limitaciones de su derecho de acceso establecido en el artículo 10, apartado 2.*

*Las autoridades competentes y los administradores de infraestructuras informarán previamente a todas las partes interesadas acerca de las solicitudes de capacidad de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo que puedan entrar en conflicto con los derechos de acceso de conformidad con el artículo 10 de la presente Directiva.*

*Todos los servicios de transporte de viajeros que no formen parte de un contrato de servicio público serán denominados servicios de acceso abierto.*

*Si una autoridad competente formaliza un nuevo contrato de servicio público o amplía el ámbito de uno ya existente, en el sentido de que se utiliza más capacidad de infraestructura de la que se empleaba previamente, las empresas que prestan servicios de acceso abierto existentes que puedan verse afectadas por esa decisión no estarán sujetas a ninguna limitación.*

---

*\* Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y n° 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).*

## **Enmienda 69**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 6 – letra b**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 11 – apartado 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

«Para determinar si está o no en peligro el

*Enmienda*

«Para determinar si está o no en peligro el

equilibrio económico de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes que dispone el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico objetivo y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos. ***Esta tarea la realizarán*** cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro del mes siguiente a la ***presentación*** de la información sobre el servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

equilibrio económico de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes que dispone el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico objetivo y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos.

***Estos criterios cubrirán, entre otras cosas, el impacto del ejercicio del derecho de acceso en la rentabilidad de los servicios comprendidos en el contrato de servicio público, incluidas las repercusiones en el coste neto para la autoridad pública competente que adjudicó el contrato, la demanda de los viajeros, el precio de los billetes, las medidas en materia de billetería, la ubicación y el número de paradas o el horario y frecuencia del nuevo servicio propuesto, y serán establecidos por el organismo regulador al que se refiere el artículo 55, en cumplimiento de las medidas de aplicación previstas en el apartado 4 del presente artículo. El análisis demostrará si la viabilidad de los servicios explotados en el marco del contrato de servicio público resultaría afectada por un nuevo servicio de acceso abierto.***

***No se considerará comprometido el equilibrio económico del contrato o los contratos de servicio público si el organismo regulador prevé que el servicio nuevo no restará ingresos al sector ferroviario sino que los generará y que la pérdida de ingresos para el conjunto de servicios del contrato de servicio público —si la hay— no será sustancial. De acuerdo con este análisis y con la decisión del organismo regulador competente, los Estados miembros estarán facultados para autorizar, modificar o denegar el derecho de acceso para el servicio de***

*transporte de viajeros solicitado.*

***2 bis. Cuando se adjudiquen contratos de servicio público mediante un procedimiento público de licitación competitiva con arreglo al Derecho de la Unión, los Estados miembros, de conformidad con el 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, podrán limitar el derecho de acceso contemplado en el artículo 10, apartado 2, de la presente Directiva por el periodo de duración del contrato de servicio público relativo a los servicios entre un lugar de origen y un destino que estén cubiertos por dicho contrato de servicio público. La información de que se ha limitado el derecho de acceso se hará pública cuando se lance el procedimiento de licitación competitiva relativo a dicho contrato de servicio público. Si el organismo regulador prevé que un servicio nuevo adicional en el sentido del artículo 10, apartado 2, no restará ingresos al sector ferroviario sino que los generará, este servicio nuevo no sufrirá limitaciones de acceso.***

***Las limitaciones objeto del presente apartado no tendrán por efecto restringir el derecho a recoger y dejar viajeros en cualquier estación situada en un trayecto internacional, incluso en estaciones situadas en un mismo Estado miembro.***

***2 ter.*** El organismo u organismos reguladores ***que lleven a cabo los análisis a que se refieren los apartados 2 y 2 bis determinarán esto*** cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro del mes siguiente a la ***recepción*** de la información sobre el servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;

a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;

- b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
- c) el administrador de infraestructuras;
- d) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público.».

- b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
- c) el administrador de infraestructuras;
- d) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público;

***d bis) la empresa ferroviaria que ha solicitado capacidad con arreglo al artículo 38, apartado 4.***

#### *Justificación*

*Es necesario especificar detalladamente los criterios que definen el equilibrio económico. El texto se inspira en el considerando 21 de la Directiva 2012/34/UE y en las orientaciones interpretativas de 2010 de la Comisión.*

### **Enmienda 70**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 6 – letra c**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 11 – apartados 3 y 4

#### *Texto de la Comisión*

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

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

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

***Si decidiera*** que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda

#### *Enmienda*

c) El texto ***de los apartados 3 y 4*** se sustituyen por el texto siguiente:

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

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

***Cuando decida, de conformidad con el apartado 2,*** que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de

explotar el candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4, el organismo regulador indicará los cambios que deban introducirse en ese servicio a fin de garantizar que se cumplan las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.».

4. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades de la red contemplada en el artículo 57, apartado 1, la Comisión adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2016, medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deban seguirse para la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo. Estos actos *de ejecución* se adoptarán de conformidad con el procedimiento *de examen* contemplado en el artículo 62, apartado 3.

transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4, el organismo regulador indicará los cambios que deban introducirse en ese servicio a fin de garantizar que se cumplan las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.».

4. Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades de la red contemplada en el artículo 57, apartado 1, la Comisión adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2016, medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deban seguirse para la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo. Estos actos *delegados* se adoptarán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 60.

#### *Justificación*

*Es necesario especificar detalladamente los criterios que definen el equilibrio económico. El texto se inspira en el considerando 21 de la Directiva 2012/34/UE y en las orientaciones interpretativas de 2010 de la Comisión.*

### **Enmienda 71**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – punto 7**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 13 bis – título

#### *Texto de la Comisión*

Sistemas comunes de información y de billettería *integrada*

#### *Enmienda*

Sistemas comunes de información y de billettería

#### *Justificación*

*El presente artículo trata de la creación de un sistema de billettería directa para el ferrocarril, no del sistema de billettería intermodal.*

## Enmienda 72

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 7

Directiva 2012/34/UE

Artículo 13 bis – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Sin perjuicio **de lo dispuesto en el** Reglamento (CE) n° 1371/2007<sup>13</sup> **y en la** Directiva 2010/40/UE<sup>14</sup>, los Estados miembros podrán exigir que las empresas ferroviarias **que exploten servicios nacionales de transporte de viajeros** participen en el establecimiento de sistemas comunes de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas; podrán también decidir que dichos sistemas sean establecidos por las autoridades **competentes**. Los Estados miembros habrán de garantizar que, en caso de establecerse, esos sistemas no distorsionen el mercado ni discriminen entre las distintas empresas ferroviarias y que sean gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas **ferroviarias** que exploten servicios de transporte de viajeros.

#### *Enmienda*

1. **Todos los datos sobre horarios se considerarán datos públicos y se encontrarán disponibles en consecuencia.**

Sin perjuicio **del** Reglamento (CE) n° 1371/2007<sup>13</sup> **y de** la Directiva 2010/40/UE, **los Estados miembros exigirán que todas las partes interesadas del sector del ferrocarril, como empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y proveedores de billetes utilicen a más tardar a partir del 12 de diciembre de 2019 un sistema interoperable de billetería directa e información que cumpla el objetivo de facilitar a los viajeros acceso a toda la información necesaria para planificar un viaje y reservar y comprar billetes en la Unión.**

**Los Estados miembros exigirán a las empresas ferroviarias que cooperen para establecer del 12 de diciembre de 2019**

*sistemas comunes de información de viajes y de billetería para la oferta de billetes, billetes directos y reservas para todos los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril prestados en el marco de un contrato de servicio público de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1307/2007 o decidirán habilitar autoridades pertinentes para establecer tales sistemas. El sistema no creará distorsiones de mercado ni discriminaciones entre empresas ferroviarias. Estará administrado por una entidad jurídica pública o privada o por una asociación de todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros.*

*Las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros tendrán acceso no discriminatorio al sistema para fines de facilitar información sobre transporte público de viajeros por ferrocarril y vender los billetes correspondientes como complemento de sus propios servicios de transporte.*

*Un sistema de este tipo se concebirá de manera que sea interoperable de conformidad con la Directiva 2008/57/CE y con las especificaciones técnicas básicas sobre aplicaciones telemáticas. Se aplicará a aquellos requisitos técnicos a fin de garantizar, en particular, la coherencia del sistema de cánones y compensación, la confidencialidad de la información comercial, la protección de los datos personales y la observancia de las normas de competencia. Todo sistema o aplicación que ofrezca servicios adicionales a los pasajeros será interoperable con estas especificaciones técnicas.*

*Los Estados miembros garantizarán un acceso abierto y no discriminatorio a las especificaciones técnicas básicas sobre aplicaciones telemáticas.*

*Todo acuerdo comercial entre participantes será conforme a las normas de competencia.*

*Los costes de un sistema de este tipo se dividirán equitativamente entre los participantes de un modo que refleje sus contribuciones respectivas.*

*El organismo regulador garantizará que tales sistemas de billetería directa no den lugar a distorsión del mercado ni discriminación entre empresas ferroviarias.*

Los Estados miembros podrán exigir **también** que las empresas ferroviarias **y los prestadores de servicios de transporte de viajeros por otros modos de transporte** participen en el establecimiento de sistemas comunes **interoperables** de información **de viaje** y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas; podrán también decidir que dichos sistemas sean establecidos por las autoridades **pertinentes**. Los Estados miembros habrán de garantizar que, en caso de establecerse, esos sistemas no distorsionen el mercado ni discriminen entre las distintas empresas ferroviarias **y otros prestadores de servicios de transporte de viajeros** y que sean gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas que exploten servicios de transporte de viajeros.

---

<sup>13</sup> *DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.*

<sup>14</sup> *DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.*

#### *Justificación*

*Debe establecerse una distinción entre billetería directa y billetería integrada. Mientras que el sector del ferrocarril debe establecer lo antes posible sistemas de billetería directa, las soluciones de billetería integrada para ofrecer billetes intermodales seguirán en una segunda fase.*

#### **Enmienda 73**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 7**  
Directiva 2012/34/UE  
Artículo 13 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

2. Los Estados miembros **establecerán y coordinarán, también con respecto a los principales itinerarios de la Unión,** planes de emergencia **nacionales** para que, en caso de perturbación grave de los servicios **debida a desastres naturales o provocados por el hombre,** se preste asistencia a los viajeros, **teniendo en cuenta la Decisión 2008/164/CE\*.** **Todas las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros y todos los administradores de estación deberán establecer su propio plan de emergencia de conformidad con los planes de emergencia nacionales.**

---

*\* Decisión 2008/164/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad (DO L 64 de 7.3.2008, p. 72).*

## **Enmienda 74**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – punto 7 bis (nuevo)**  
Directiva 2012/34/UE  
Artículo 19 – letra d bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis. En el artículo 19, se añade el punto siguiente:**

**«d bis) se hayan comprometido a aplicar los respectivos convenios colectivos representativos en los Estados miembros en los que la empresa desee operar.»**

## Justificación

*Para que el mercado de transporte de viajeros sea más abierto, es necesario potenciar los requisitos relativos a la buena reputación en lo que se refiere al respeto de las condiciones que debe reunir una empresa ferroviaria para obtener una licencia a fin de evitar un empeoramiento de las condiciones laborales debido al aumento de la competencia.*

### Enmienda 75

#### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Directiva 2012/34/UE

Artículo 42 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**8 bis. En el artículo 42, se añade el apartado 1 bis siguiente:**

**«1 bis. Con objeto de evitar discriminaciones entre los candidatos, el organismo regulador a que se refiere el artículo 55 de la presente Directiva deberá dar su aprobación previa a dicho acuerdo marco y supervisará el acuerdo marco en vigor por iniciativa propia. Los candidatos tendrán derecho a recurrir al organismo regulador si consideran haber sufrido injusticia, discriminación o cualquier otro perjuicio a causa de un acuerdo marco. En caso de que se recurra un acuerdo marco, el organismo regulador podrá confirmar que no es necesario modificar el acuerdo marco o bien exigir que dicho acuerdo se modifique de conformidad con las directrices que haya establecido, a más tardar dos meses después de haber recibido el recurso. El administrador de infraestructuras y la empresa ferroviaria deberán cumplir la solicitud del organismo regulador en cuanto sea materialmente factible y, en cualquier caso, en el plazo máximo de un mes tras haber recibido la notificación. El organismo regulador, además de desempeñar las funciones descritas en el presente apartado, deberá prestar especial atención a la protección de los secretos comerciales.**

### *Justificación*

*Es importante que los organismos reguladores supervisen los acuerdos marco, que pueden ser una fuente importante de discriminación.*

#### **Enmienda 76**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – punto 8 ter (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 46 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***8 ter. En el artículo 46, el texto del apartado 4 se sustituye por el siguiente:***

***«4. En la declaración sobre la red se establecerán los principios que regirán el procedimiento de coordinación. En particular, dichos principios recogerán la dificultad de fijar surcos ferroviarios internacionales y los efectos de cualquier modificación para los demás administradores de infraestructuras. En caso de incompatibilidad entre solicitudes de explotación de servicios ferroviarios en el mismo segmento del mercado, el administrador de infraestructuras, al adjudicar capacidad, tomará en consideración solamente la infraestructura objeto de la diferencia y no el volumen total de capacidad solicitado por los candidatos en conflicto.»;***

### *Justificación*

*Incluso un administrador de infraestructuras independiente podría querer favorecer a grandes empresas ferroviarias en perjuicio de las pequeñas, pues las primeras solicitan más capacidad en términos globales, por lo que representan más ingresos para el administrador de infraestructuras. La enmienda aclara que, en caso de conflicto de solicitudes de acceso por vía férrea, el administrador de infraestructuras no favorecerá indebidamente a los grandes clientes en perjuicio de los más pequeños.*

#### **Enmienda 77**

##### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 8 quater (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 54 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**8 quater. En el artículo 54, el texto del apartado 1 se sustituye por el siguiente:**

**«1. En caso de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras tomará todas las medidas necesarias para restablecer la normalidad. A tal fin, el administrador de infraestructuras elaborará un plan de contingencias en el que se enumerarán los diversos órganos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. En caso de que la perturbación pueda tener impacto en el tráfico transfronterizo, el administrador de infraestructuras pondrá en común la información pertinente con los demás administradores de infraestructuras cuya red y tráfico puedan verse afectados por la perturbación. Los administradores de infraestructuras correspondientes cooperarán para restablecer el tráfico transfronterizo.**

*Justificación*

*Se ha modificado el artículo 54, apartado 1, para garantizar que la información sobre las perturbaciones que tengan un impacto potencial en el tráfico en otro Estado miembro se comunique al resto de administradores de infraestructuras que se puedan ver afectados.*

**Enmienda 78**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – punto 8 quinquies (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 55 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**8 quinquies. En el artículo 55, se añade el**

*apartado siguiente:*

**«3 bis. Los Estados miembros garantizarán que los organismos reguladores cuenten con las capacidades organizativas y funcionales necesarias a que se refiere el artículo 56 de la presente Directiva y adoptarán, si procede, un plan de acción destinado a proporcionarles estos recursos.»;**

## **Enmienda 79**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 8 sexies (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 56

#### *Texto en vigor*

##### Funciones del organismo regulador

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, apartado 6, los candidatos podrán recurrir ante el organismo regulador si consideran haber sufrido un tratamiento injusto o discriminatorio, o cualquier otro perjuicio, en particular para apelar contra decisiones adoptadas por el administrador de infraestructuras, o, cuando proceda, por la empresa ferroviaria o el explotador de una instalación de servicio, en relación con:

- a) la declaración sobre la red en sus versiones provisional y definitiva;
- b) los criterios establecidos en la declaración sobre la red;
- c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados;
- d) el sistema de cánones;
- e) la cuantía o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles;
- f) las disposiciones sobre acceso de conformidad con los artículos 10 a 13;
- g) el acceso a los servicios y los cánones

#### *Enmienda*

**8 sexies. El artículo 56 se modifica de la forma siguiente:**

##### Funciones del organismo regulador

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, apartado 6, los candidatos podrán recurrir ante el organismo regulador si consideran haber sufrido un tratamiento injusto o discriminatorio, o cualquier otro perjuicio, en particular para apelar contra decisiones adoptadas por el administrador de infraestructuras, o, cuando proceda, por la empresa ferroviaria o el explotador de una instalación de servicio, en relación con:

- a) la declaración sobre la red en sus versiones provisional y definitiva;
- b) los criterios establecidos en la declaración sobre la red;
- c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados;
- d) el sistema de cánones;
- e) la cuantía o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles;
- f) las disposiciones sobre acceso de conformidad con los artículos 10 a 13;
- g) el acceso a los servicios y las tarifas

correspondientes con arreglo al artículo 13.

2. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador estará facultado para supervisar la situación de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios y, en particular, controlará, por iniciativa propia, lo dispuesto en el apartado 1, letras a) a **g)**, con miras a evitar discriminaciones en perjuicio de los candidatos. En particular, comprobará si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos.

3. El organismo regulador también cooperará estrechamente con la autoridad nacional de seguridad en el sentido de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad [19], y con la autoridad otorgante en el sentido de la presente Directiva.

Los Estados miembros velarán por que dichas autoridades desarrollen conjuntamente un marco de intercambio de información y colaboración con vistas a prevenir posibles efectos negativos para la competencia o la seguridad del mercado ferroviario. Este marco incluirá un mecanismo que permita, por una parte, al organismo regulador transmitir a la autoridad nacional de seguridad y a la autoridad otorgante recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la competencia en el sector ferroviario y, por otra, a la autoridad nacional de seguridad transmitir al organismo regulador y a la autoridad otorgante recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la seguridad. Sin perjuicio de la

correspondientes con arreglo al artículo 13;

***g bis) trabajos de mantenimiento de infraestructuras programados y no programados.***

2. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador estará facultado para supervisar la situación de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios y, en particular, controlará, por iniciativa propia, lo dispuesto en las letras a) a **g bis)** del apartado 1, con miras a evitar discriminaciones en perjuicio de los candidatos. En particular, comprobará si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos.

3. El organismo regulador también cooperará estrechamente con la autoridad nacional de seguridad en el sentido de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad [19], y con la autoridad otorgante en el sentido de la presente Directiva.

Los Estados miembros velarán por que dichas autoridades desarrollen conjuntamente un marco de intercambio de información y colaboración con vistas a prevenir posibles efectos negativos para la competencia o la seguridad del mercado ferroviario. Este marco incluirá un mecanismo que permita, por una parte, al organismo regulador transmitir a la autoridad nacional de seguridad y a la autoridad otorgante recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la competencia en el sector ferroviario y, por otra, a la autoridad nacional de seguridad transmitir al organismo regulador y a la autoridad otorgante recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la seguridad. Sin perjuicio de la

independencia de cada autoridad en el marco de sus respectivas competencias, la autoridad que corresponda examinará dichas recomendaciones antes de adoptar una decisión. Si la autoridad decide apartarse de estas recomendaciones, deberá justificarlo en su decisión.

4. Los Estados miembros podrán decidir que se otorgue al organismo regulador la función de adoptar dictámenes no vinculantes sobre las versiones provisionales del programa de actividad contemplado en el artículo 8, apartado 3, el acuerdo contractual, y el plan de aumento de la capacidad, y de indicar, en particular, si dichos instrumentos están en consonancia con la situación de competitividad de los mercados de servicios ferroviarios.

5. El organismo regulador tendrá la capacidad organizativa necesaria en términos de recursos humanos y materiales, de forma proporcional a la importancia del sector ferroviario en el Estado miembro de que se trate.

6. El organismo regulador velará por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto en el capítulo IV, sección 2, y no sean discriminatorios. Solo se permitirán negociaciones entre candidatos y administradores de infraestructuras sobre la cuantía de los cánones si las negociaciones discurren bajo la supervisión del organismo regulador. El organismo regulador deberá intervenir si se prevé que el resultado de las negociaciones puede contravenir las disposiciones del presente capítulo.

independencia de cada autoridad en el marco de sus respectivas competencias, la autoridad que corresponda examinará dichas recomendaciones antes de adoptar una decisión. Si la autoridad decide apartarse de estas recomendaciones, deberá justificarlo en su decisión.

4. Los Estados miembros podrán decidir que se otorgue al organismo regulador la función de adoptar dictámenes no vinculantes sobre las versiones provisionales del programa de actividad contemplado en el artículo 8, apartado 3, el acuerdo contractual, y el plan de aumento de la capacidad, y de indicar, en particular, si dichos instrumentos están en consonancia con la situación de competitividad de los mercados de servicios ferroviarios.

5. El organismo regulador tendrá la capacidad organizativa necesaria en términos de recursos humanos y materiales, de forma proporcional a la importancia del sector ferroviario en el Estado miembro de que se trate.

6. El organismo regulador velará por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto en el capítulo IV, sección 2, y no sean discriminatorios. ***El organismo regulador velará por que los cánones de acceso establecidos por el administrador de infraestructuras, por los explotadores de instalaciones de servicio o por las empresas ferroviarias —incluido el acceso a la vía férrea, el acceso a las estaciones, a sus edificios y a instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre viajes— no sean discriminatorios. A tal efecto, los cambios previstos en cuanto a la estructura o la cuantía de los cánones a que se refiere el presente apartado deberán comunicarse al organismo regulador en el plazo máximo de dos meses antes de la fecha prevista de entrada en vigor. Hasta un mes antes de la entrada en vigor, el organismo regulador podrá insistir en una reducción***

***o un incremento en los cambios previstos, en su aplazamiento o en su anulación.***

Solo se permitirán negociaciones entre candidatos y administradores de infraestructuras sobre la cuantía de los cánones si las negociaciones discurren bajo la supervisión del organismo regulador. El organismo regulador deberá intervenir si se prevé que el resultado de las negociaciones puede contravenir las disposiciones del presente capítulo.

7. El organismo regulador consultará de forma periódica, y en cualquier caso al menos una vez cada dos años, a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario.

8. El organismo regulador tendrá la facultad de pedir la información pertinente al administrador de infraestructuras, los candidatos y cualquier tercero interesado de un Estado miembro.

La información solicitada deberá serle facilitada dentro de un plazo razonable fijado por el organismo regulador y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el organismo acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas. El organismo regulador estará facultado para hacer cumplir tales solicitudes aplicando las sanciones adecuadas, incluidas las multas pertinentes. La información que deberá facilitarse al organismo regulador incluye todos los datos que este exija en relación con su función de organismo de apelación y de supervisión de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios con arreglo al apartado 2. Se incluyen en esta información los datos necesarios con fines estadísticos y de observación del mercado.

9. El organismo regulador estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes

7. El organismo regulador consultará de forma periódica, y en cualquier caso al menos una vez cada dos años, a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario.

8. El organismo regulador tendrá la facultad de pedir la información pertinente al administrador de infraestructuras, los candidatos y cualquier tercero interesado de un Estado miembro.

La información solicitada deberá serle facilitada dentro de un plazo razonable fijado por el organismo regulador y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el organismo acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas. El organismo regulador estará facultado para hacer cumplir tales solicitudes aplicando las sanciones adecuadas, incluidas las multas pertinentes. La información que deberá facilitarse al organismo regulador incluye todos los datos que este exija en relación con su función de organismo de apelación y de supervisión de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios con arreglo al apartado 2. Se incluyen en esta información los datos necesarios con fines estadísticos y de observación del mercado.

9. El organismo regulador estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes

interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en el apartado 1, letras a) a **g**).

Las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas, y no estarán sujetas al control de ninguna otra instancia administrativa. El organismo regulador estará facultado para hacer cumplir sus decisiones aplicando las sanciones adecuadas, incluidas las multas pertinentes.

En caso de *recurirse* una negativa a conceder capacidad de infraestructura, o las condiciones de una oferta de capacidad, el organismo regulador podrá optar por confirmar que no procede modificar la decisión del administrador de infraestructuras, o bien exigir que dicha decisión se modifique de conformidad con **las directrices que haya establecido**.

10. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial. El recurso podrá tener efectos suspensivos de la decisión del organismo regulador solo cuando el efecto

interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en las letras a) a **g bis**) del apartado 1.

Las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas, y no estarán sujetas al control de ninguna otra instancia administrativa. El organismo regulador estará facultado para hacer cumplir sus decisiones aplicando las sanciones adecuadas, incluidas las multas pertinentes.

En caso de *denuncia contra* una negativa a conceder capacidad de infraestructura, o las condiciones de una oferta de capacidad, el organismo regulador podrá optar por confirmar que no procede modificar la decisión del administrador de infraestructuras, o bien exigir que dicha decisión se modifique de conformidad con **sus instrucciones. El administrador de la infraestructura deberá atenerse a la decisión del organismo regulador a más tardar un mes después de recibir la notificación de dicha decisión**.

10. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial. El recurso podrá tener efectos suspensivos de la decisión del organismo regulador solo cuando el efecto

inmediato de esta decisión pueda provocar daños irreversibles o manifiestamente excesivos al recurrente. Esta disposición no prejuzgará los poderes otorgados constitucionalmente al órgano jurisdiccional que conozca del recurso, si ha lugar.

11. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones de los organismos reguladores se publiquen.

12. El organismo regulador estará facultado para efectuar auditorías a los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, las empresas ferroviarias, o encargar auditorías externas, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre separación de cuentas establecidas en el artículo 6. A este respecto, el organismo regulador estará facultado para requerir toda la información pertinente. En particular, estará facultado para pedir a los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio y todas las empresas o entidades que efectúen o integren diferentes tipos de transporte ferroviario o de administración de infraestructuras de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 13 que presenten la totalidad o una parte de la información contable enumerada en el anexo VIII, con un nivel de detalle suficiente, según se considere necesario y proporcional.

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

13. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 60 en relación con determinadas modificaciones del anexo VIII. Por consiguiente, el anexo VIII podrá

inmediato de esta decisión pueda provocar daños irreversibles o manifiestamente excesivos al recurrente. Esta disposición no prejuzgará los poderes otorgados constitucionalmente al órgano jurisdiccional que conozca del recurso, si ha lugar.

11. Los Estados miembros garantizarán que las decisiones de los organismos reguladores se publiquen.

12. El organismo regulador estará facultado para efectuar auditorías a los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, las empresas ferroviarias, o encargar auditorías externas, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre separación de cuentas establecidas en el artículo 6. A este respecto, el organismo regulador estará facultado para requerir toda la información pertinente. En particular, estará facultado para pedir a los administradores de infraestructuras, los explotadores de instalaciones de servicio y todas las empresas o entidades que efectúen o integren diferentes tipos de transporte ferroviario o de administración de infraestructuras de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 13 que presenten la totalidad o una parte de la información contable enumerada en el anexo VIII, con un nivel de detalle suficiente, según se considere necesario y proporcional.

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

13. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 60 en relación con determinadas modificaciones del anexo VIII. Por consiguiente, el anexo VIII podrá

modificarse para adaptarlo a la evolución de las prácticas contables y de control y/o para añadirle los elementos adicionales que se consideren necesarios para verificar la separación de cuentas.

modificarse para adaptarlo a la evolución de las prácticas contables y de control y/o para añadirle los elementos adicionales que se consideren necesarios para verificar la separación de cuentas.

## Enmienda 80

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 8 septies (nuevo)

Directiva 2012/34/UE

#### Artículo 57 – apartado 9 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**8 septies. En el artículo 57, se añade el apartado siguiente:**

***«9 bis. Cuando un candidato considere que una decisión de un administrador de infraestructuras obstaculiza el desarrollo de un servicio internacional, podrá consultar a la red de autoridades reguladoras nacionales para que emita un dictamen. El organismo regulador nacional interesado será informado de dicha consulta al mismo tiempo. La red, si procede, solicitará explicaciones al administrador de infraestructuras y, en todo caso, al organismo regulador nacional interesado. La red adoptará y publicará su dictamen y lo comunicará al organismo regulador nacional interesado.***

***La red de organismos reguladores presentará un informe anual de actividad a la Comisión. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo.***

***En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva y a más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión adoptará una propuesta legislativa con miras a establecer un organismo regulador europeo dotado de personalidad jurídica y con funciones de vigilancia y arbitraje que le habiliten para tratar cuestiones transfronterizas y conocer de los recursos interpuestos***

*contra decisiones adoptadas por los organismos reguladores nacionales. Este nuevo organismo sustituirá a la red europea de organismos reguladores.»;*

## Enmienda 81

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 9

Directiva 2012/34/UE

Artículo 63 – apartado 1 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión evaluará el impacto que haya tenido esta Directiva en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. ***En esta evaluación tendrá en cuenta las opiniones expresadas por el organismo regulador europeo acerca de si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de distorsión de la competencia y las opiniones expresadas por los interlocutores sociales en el correspondiente comité de diálogo social de la Unión.***

## Enmienda 82

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 9

Directiva 2012/34/UE

Artículo 63 – apartado 1 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

A más tardar en esa misma fecha, ***la Comisión*** analizará si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de perturbación de la competencia ***en relación con los administradores de infraestructuras que formen parte de***

#### *Enmienda*

A más tardar en esa misma fecha, ***el organismo regulador europeo*** analizará si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de perturbación de la competencia ***y publicará recomendaciones sobre medidas políticas adicionales.*** En su caso, ***la***

*empresas integradas verticalmente*. En su caso, propondrá nuevas medidas legislativas.».

*Comisión* propondrá nuevas medidas legislativas *basadas en estas recomendaciones*.

### **Enmienda 83**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – punto 9 bis (nuevo)**

Directiva 2012/34/UE

Artículo 63 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 bis.** *En el artículo 63, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:*

**«La Comisión, a más tardar 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva, evaluará su impacto en la evolución del mercado de trabajo del personal de tren y, si procede, propondrá nuevas medidas legislativas relativas a la certificación de dicho personal de tren.»;**

### **Enmienda 84**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n° 1371/2007

Artículo 2 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

##### **Artículo 1 bis**

**El Reglamento (CE) n° 1371/2007 queda modificado como sigue:**

**El artículo 2, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:**

**«3. A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, los artículos 9, 10, 11, 12, 19, el artículo 20, apartado 1, y el artículo 26 se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en toda la Unión.»**

## Justificación

*Esta modificación del Reglamento n° 1371/2007 es necesaria para que este texto esté en consonancia con las nuevas disposiciones sobre la venta de billetes directos y el uso de sistemas de TI que se contemplan en sus artículos 9 y 10. Considerando que el artículo 9 ya se aplica, los Estados miembros podrían conceder una excepción temporal respecto de la aplicación el artículo 10. Para que la situación jurídica sea coherente, su transposición debe ser obligatoria.*

### Enmienda 85

#### Propuesta de Directiva Artículo 3 – apartado 1

##### *Texto de la Comisión*

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

##### *Enmienda*

1. La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. ***Estará disponible en su versión consolidada con la Directiva 2012/34/UE que modifica en el plazo de tres meses a partir de su publicación.***

### Enmienda 86

#### Propuesta de Directiva Artículo 3 – apartado 2

##### *Texto de la Comisión*

2. Los puntos 5 a 8 del artículo 1 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2018 [a tiempo para el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2019].

##### *Enmienda*

2. Los puntos 5 a 8 del artículo 1 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2018 [a tiempo para el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2019].

***Hasta la fecha de aplicación del apartado 5 y sin perjuicio de los servicios internacionales de transporte de viajeros, los Estados miembros no estarán obligados a conceder el derecho de acceso a las empresas ferroviarias y sus filiales controladas directa o indirectamente con licencia en un Estado miembro que no conceda derechos de acceso de índole similar.***

