



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Saïd El Khadraoui

Explicación de los signos utilizados

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

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

Enmiendas a un proyecto de acto

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

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

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	76
OPINIÓN MINORITARIA.....	80
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES	82
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO REGIONAL.....	110

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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 (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0029),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0025/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Vistos los dictámenes motivados presentados por el Senado francés, el Parlamento lituano, la Cámara de Diputados del Gran Ducado de Luxemburgo, el Senado neerlandés, el Congreso de los Diputados neerlandés y el Parlamento sueco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo (nº 2) sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en los que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 11 de julio de 2013¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 8 de octubre de 2013²,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales y de la Comisión de Desarrollo Regional (A7-0037/2014),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

¹ DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

² DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

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 legislación europea.

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

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 único⁸, 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.

⁸ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

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 único⁸, 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.***

⁸ 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 ferroviario en la Unión.

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

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.

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 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)

(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

Enmienda

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.

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 duodecies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 duodecies) La Comisión debe velar por el cumplimiento cabal por los Estados miembros de la Directiva 2005/47/CE del Consejo ^{8bis}.

^{8bis} 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 terdecies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 terdecies) 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 quaterdecies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 quaterdecies) 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 quindecies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 quindecies) 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 sexdecies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 sexdecies) 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) n° 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)

(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 nº 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

Texto de la Comisión

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

Enmienda

En caso de que 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.

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

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

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 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

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 **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

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.

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.

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

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.***

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***

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.

5. El administrador de infraestructuras tendrá su propio personal. ***La información que posea el administrador de infraestructuras estará protegida***

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 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.

debidamente y no se comunicará a otras entidades.

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

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.

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

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 decidiera 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

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 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***

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.

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.

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

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 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

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 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).

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 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.

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 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) nº 913/2010¹¹ y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE¹².

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) nº 913/2010¹¹ y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE¹², 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.

¹¹ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

¹¹ DO L 276, 20.10.2010, p. 22.

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 financiera.

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 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

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

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.».

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 de ese contrato o contratos.».

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 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 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

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.

transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

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;
- 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

- 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;

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 decidiere que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de 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

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 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

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.

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 billetería *integrada*

Enmienda

Sistemas comunes de información y de billetería

Justificación

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

Enmienda 72

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Texto de la Comisión

1. Sin perjuicio **de lo dispuesto en el** Reglamento (CE) nº 1371/2007¹³ y **en la** Directiva 2010/40/UE¹⁴, 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) nº 1371/2007¹³ 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.

¹³ DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

¹⁴ 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

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

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 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

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;

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

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. ***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***

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

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 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

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 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 **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 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

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 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.

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.

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

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 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) nº 1371/2007

Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 1 bis

El Reglamento (CE) nº 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 nº 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

Enmienda

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

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.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. La propuesta de la Comisión

En el pasado decenio, se ha tratado mediante tres «paquetes ferroviarios» de abrir progresivamente los mercados nacionales y de hacer los ferrocarriles más competitivos e interoperables. No obstante, la cuota modal del ferrocarril en el transporte de la UE sigue siendo modesta y persisten muchas barreras técnicas. El cuarto paquete ferroviario pretende abordar los obstáculos que limitan la eficiencia de los mercados de ferrocarriles a fin de mejorar los resultados del sector y de crear un espacio ferroviario europeo único.

En cuanto a la presente propuesta, la Comisión afirma que los obstáculos que aún subsisten guardan relación ante todo con el mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros, que limitan el desarrollo del sector y crean disparidades entre los Estados miembros que han abierto sus mercados y los que no lo han hecho.

Un segundo grupo de problemas los plantean cuestiones relacionadas con la gobernanza de los administradores de infraestructuras. Por tratarse de monopolios naturales, los administradores de infraestructuras no siempre reaccionan ante las necesidades del mercado y de sus usuarios, obstaculizando así el buen funcionamiento del sector en su conjunto. Hay incluso Estados miembros en los que los administradores de infraestructuras no pueden cumplir sus tareas por hallarse estas separadas entre diferentes organismos. También debe mejorar la cooperación transfronteriza de los administradores de infraestructuras.

Obstaculizan, asimismo, la entrada en el mercado aquellas situaciones en que la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte forman parte de una misma estructura integrada. En tales casos, los administradores de infraestructuras pueden encontrarse ante un conflicto de intereses que podría dar lugar a discriminación en cuanto al acceso de otras empresas ferroviarias a la infraestructura.

A ello se añade otro inconveniente, a saber, las estructuras integradas hacen mucho más difícil la separación de cuentas entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de servicios de transporte. Los reguladores tienen dificultades para rastrear los flujos financieros entre la sociedad de cartera y sus filiales. Las subvenciones cruzadas y las transferencias de fondos públicos asignados al administrador de infraestructuras para financiar actividades competitivas no solamente suponen un serio obstáculo al acceso al mercado por parte de nuevos operadores, sino también un uso ilegal de ayudas estatales.

Comentarios del ponente

El ponente está de acuerdo con el objetivo general de la Comisión en lo que se refiere a la creación de un espacio ferroviario europeo único. La cuota del ferrocarril en relación con otros modos de transporte debe aumentar y la UE debe aspirar a que los ferrocarriles vuelvan a ser un medio de transporte fiable y atractivo. No obstante, la liberalización no debe ser un objetivo en sí misma, sino que debe considerarse como un instrumento útil para crear un sector más competitivo con servicios de alta calidad. La apertura del mercado debe venir

acompañada de normas estrictas sobre los derechos de los viajeros en lo relativo a información de viaje y billetes y de unas normas sociales reforzadas para los trabajadores del ferrocarril.

También es necesario hallar el equilibrio adecuado entre la apertura del mercado y la protección de las obligaciones de servicios público (OSP) de los diferentes Estados miembros. La elección de líneas comercialmente atractivas en perjuicio de las otras debe evitarse, igual que el cierre sistemático de las líneas menos rentables.

En cuanto a la presente propuesta de la Comisión, el ponente considera que debe dedicarse una atención especial a las siguientes cuestiones.

1. Apertura del mercado y contratos de servicio público: un «enfoque equilibrado»

Los servicios de libre acceso deben ser posibles siempre que no haya OSP. No obstante, cuando los servicios se presten en el marco de un contrato de servicio público (CSP), la apertura del mercado deberá ser más gradual de lo previsto por la Comisión. Es importante tener en cuenta la heterogeneidad de las redes en términos de tamaño, densidad y variedad de las estructuras organizativas de los Estados miembros. Los Estados miembros tienen experiencias diferentes con el proceso de apertura del mercado, por lo que debe dárseles flexibilidad suficiente para organizar su red de manera que pueda lograrse una combinación óptima de servicios de libre acceso y servicios prestados en virtud de CSP, a fin de garantizar servicios de alta calidad para todos los viajeros. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder elegir entre más opciones para hallar el equilibrio adecuado entre libre acceso y OSP.

De acuerdo con la propuesta de la Comisión, las empresas ferroviarias pueden acceder ahora a la red ferroviaria de toda la UE para ofrecer toda clase de servicios de transporte, ya sean de carga o de viajeros, nacionales o internacionales. Los Estados miembros podrán limitar este libre acceso para proteger servicios prestados en virtud de CSP cuando el equilibrio económico del CSP pudiera verse afectado por el servicio de libre acceso. La correspondiente prueba de equilibrio económico la hará el organismo regulador, que podrá solicitar entonces la modificación del nuevo servicio o incluso bloquearlo.

Además de esta opción, debe ser posible también limitar el libre acceso en los casos en los que se adjudicó un CSP mediante un procedimiento de licitación competitiva, dando así el derecho exclusivo de prestar servicios de transporte por ferrocarril al operador a quien le ha sido adjudicado el contrato, sin necesidad de proceder a la prueba de equilibrio económico. Este procedimiento sigue garantizando un grado suficiente de competencia gracias a la organización de la licitación. Al mismo tiempo, ofrece más seguridad de planificación a las autoridades competentes y al prestador de CSP una vez en marcha el servicio. La opción del «enfoque equilibrado» permitiría también que los Estados miembros y las autoridades competentes se familiarizaran gradualmente con la licitación competitiva. Si un Estado miembro opta por limitar el derecho de libre acceso, ello no afectará al derecho de cabotaje internacional, a menos que se vea comprometido el equilibrio económico del CSP en cuestión.

Es necesario definir los criterios aplicables para la prueba del equilibrio económico con más precisión y facilitar unos principios de orientación mejores para garantizar una aplicación

uniforme de esta prueba en los Estados miembros.

2. Mejor gobernanza del sector ferroviario

En esta fase, el ponente no propone cambios de importancia en las disposiciones relativas a la independencia del administrador de infraestructuras. En general, cuanto más fuerte sea el organismo regulador, más flexibles podrán ser las modalidades de la estructura de las empresas integradas verticalmente. Las disposiciones sobre la organización de los sistemas de TI y las transferencias de personas son excesivamente prescriptivas y puede darse más margen a las empresas integradas para que hallen las disposiciones adecuadas, bajo la supervisión del organismo regulador. No obstante, ello excluye una mayor flexibilidad en cuanto a la transparencia financiera entre las diferentes entidades de tal estructura integrada. Por lo tanto, el ponente no desea tocar las disposiciones pertinentes propuestas por la Comisión.

Se propone un nuevo refuerzo del organismo regulador, que es el poder que concede la aprobación previa de los cánones fijados por el administrador de las infraestructuras cuando este último pertenece a una empresa integrada. El ponente desea subrayar que todos los Estados miembros tienen que cerciorarse de que su organismo regulador dispone de la necesaria capacidad organizativa en términos de recursos humanos y materiales para cumplir sus funciones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE.

Cuando exista una separación completa entre el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias, podrá ser conveniente permitirles cooperar en proyectos concretos que den lugar a una mejor administración de la infraestructura y un mejor servicio de transporte de carga y de viajeros. Estas relaciones de cooperación o alianza deben estar limitadas en el tiempo, ser supervisadas por el organismo regulador y no poner en peligro la independencia del administrador de infraestructuras. Deben servir para llegar a arreglos prácticos para resolver problemas específicos, como la mejor organización del tráfico en una parte de una infraestructura en la que sean frecuentes los retrasos.

3. Derechos de los viajeros - establecimiento de un sistema de billetería adecuado

Las disposiciones sobre derechos de los viajeros del Reglamento nº 1371/2007¹ son un paso en la dirección correcta. Lamentablemente, son demasiado débiles para tener un impacto visible de importancia en el desarrollo de sistemas de billetería a escala de la UE. El sector está trabajando para encontrar soluciones, pero cuando existan, seguirán siendo opcionales. Desde el punto de vista de los derechos de los viajeros, esto no es suficiente. El ponente propone hacer obligatorio en todos los Estados miembros el desarrollo de tales servicios para 2020. Este plazo permitiría que el sector utilizase el sistema voluntario, desarrollado actualmente bajo los auspicios de la AFE.

En cuanto a la billetería integrada, deben desarrollarse soluciones en paralelo, teniendo en cuenta la utilidad de estos sistemas en particular para el transporte local y regional.

El ponente considera que los datos relativos a horarios deben estar a la disposición de terceros

¹ Reglamento (CE) no 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

para que los usen para desarrollar soluciones innovadoras para planificadores de viajes, etc.

4. Refuerzo de las disposiciones sociales

La mayor apertura del mercado y el aumento de la competencia deben ir de la mano con unas normas sociales más fuertes para limitar los efectos negativos para el personal ferroviario. La competencia no debe dar lugar al dumping social. Las empresas ferroviarias deben estar obligadas a respetar todas las normas vigentes en materia social y laboral e incumplirlas debe tener consecuencias negativas para el operador de que se trate. El ponente propone añadir a los requisitos para la obtención de una licencia el compromiso de las empresas de respetar los convenios colectivos representativos en los Estados miembros en los que la empresa ferroviaria desee operar.

Debe intentarse de nuevo establecer una certificación para el personal de tren, como propuso en un principio la Comisión en 2004, lo que entonces no obtuvo el apoyo del Consejo. Puesto que se espera que aumente el tráfico ferroviario internacional, deben establecerse unos requisitos mínimos de la UE para el personal de tren, igual que se hizo para los conductores. La Comisión debe velar por el cumplimiento cabal por los Estados miembros de la Directiva 2005/47/CE del Consejo.

Finalmente, en aras de la igualdad de condiciones también en lo laboral, debe establecerse a nivel de la UE un diálogo social permanente para garantizar el respeto de los derechos sociales y un alto nivel de cualificación profesional del personal ferroviario.

5. Aclarar el papel de la red europea de administradores de infraestructuras

La red europea de administradores de infraestructuras propuesta es sin duda un medio útil para aumentar la cooperación transfronteriza entre administradores de infraestructuras. Sin embargo, adolece de cierta falta de claridad y precisión. Por lo tanto, se proponen algunas adiciones y precisiones en lo relativo a la cooperación entre corredores de la RTE-T y los corredores de transporte ferroviario de mercancías, la participación de las autoridades nacionales de seguridad y la AFE, si procede, y se precisa la función de la Comisión en la red.

OPINIÓN MINORITARIA

Pursuant to Rule 52(3) of the Rules of Procedure

On the draft report on
Amendment of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the
Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area, as
regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail
and the governance of the railway infrastructure

Comisión de Transportes y Turismo
Ponente de opinión: Saïd El Khadraoui

Tabled by Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček and Sabine Wils on behalf of GUE-NGL

Whereas the first three railway packages have led to an increase in cost for users, the dramatic fall in the number of tonnes of freight transported by rail, as well as the deterioration in the conditions of the rail workers,

Whereas no serious evaluation has yet been made of the previous railway packages,

Consider that the 4th railway package is going against the interests of users, in terms of cost, safety, accessibility;

Consider that the separation between infrastructure managers and transport operators leads to use of revenues to pay dividends to shareholders instead of investing in the necessary strengthening of the railway network;

Consider that limiting and after the transition period even forbidding direct award of transport contracts is going against the local authorities right to decide how they want to organise their public transport services, a right guaranteed by Protocol 26 TEU, considers that this obligation to proceed via open tender will cause unnecessary cost to local authorities;

Consider that the 4th railway package would worsen the working conditions of railway workers, considers that pressuring railway workers is a danger for everyone's safety;
Consider that the 4th railway package would worsen the working conditions of railway workers, considers that pressuring railway workers is a danger for everyone's safety;

Reject therefore as a whole the 4th railway package, which accentuates the destructive logic of liberalisation.

20.11.2013

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Ponente de opinión: Frédéric Daerden

BREVE JUSTIFICACIÓN

Las diferentes liberalizaciones en sectores de servicios, incluido el del transporte por ferrocarril, que ha acometido la Unión Europea desde hace décadas tienen su origen en la aplicación del artículo 26 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y son, por tanto, parte constitutiva de su proyecto.

Ese objetivo de realización de un mercado común no debe ser un fin en sí mismo, sino que debe aspirar a reducir el coste de los servicios para los consumidores, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de calidad de servicio accesible a todos.

Con la perspectiva que dan los años, no parece que este doble objetivo se haya logrado con los distintos movimientos de liberalización en sectores cuyos servicios han sido prestados tradicionalmente por operadores públicos a través de monopolios nacionales de explotación.

En el sector del transporte por ferrocarril se pueden encontrar varios ejemplos de ello:

- En el caso del transporte internacional de viajeros, abierto efectivamente a la competencia desde 2010, el aumento de la competencia no ha hecho bajar los costes de manera apreciable y ha provocado el cierre de antiguas líneas transfronterizas que no funcionaban según el modelo de la alta velocidad. Además, el sector no ha experimentado el crecimiento previsto y el aumento de las cuotas de mercado se ha de producir más en el plano intermodal que en el intramodal.

- En el caso de transporte nacional de viajeros en el Reino Unido, que es el Estado miembro que más ha avanzado en su legislación de liberalización, el Comité Económico y Social Europeo (CESE) destaca acertadamente los motivos de insatisfacción de los usuarios británicos y la necesidad de intervención del Estado en la integración del sector (tarifas, distribución, horarios, etc.).
- En el caso de transporte nacional de viajeros en el conjunto de la Unión, se han abierto al menos quince procedimientos de infracción por transposición inadecuada, lo que demuestra la excesiva rapidez de esta liberalización, que, para contribuir a la construcción del proyecto europeo, debe realizarse sin entrar en conflicto con los modelos nacionales que han prestado a los ciudadanos un servicio de calidad durante varias décadas.

El ponente, a la vista de estos hechos, no considera probada la necesidad de profundizar la liberalización del sector del transporte de viajeros por ferrocarril y ha tratado de atenuar con sus enmiendas el riesgo de consecuencias negativas para los ciudadanos y, en particular, para los trabajadores del sector con arreglo a varios ejes:

- Una gobernanza con el mayor grado de integración posible: si bien la separación estricta entre gestores de infraestructuras y transportistas tiene su base en el plano de la competencia, los temores que suscita en las organizaciones de usuarios, los sindicatos del sector o los operadores «históricos» han llevado al ponente a la matización. Esta separación conducirá, con toda probabilidad, a una menor puesta en común de recursos para la inversión material y a una mayor burocracia, lo que será nefasto para la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios. El ponente ha optado, en consecuencia, por atribuir a la autoridad nacional de regulación la mayor libertad posible en la materia, en consonancia con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013.
- La mayor libertad posible para los Estados miembros a la hora de escoger entre la licitación y la adjudicación directa de concesiones de servicio público mediante un aumento considerable de los umbrales.
- La introducción de normas de protección de los usuarios, los trabajadores y el medio ambiente en los aspectos sociales y ambientales de los planes nacionales de transporte público sostenible, de modo que se facilite la inclusión de estos criterios cualitativos, sociales y ambientales en las licitaciones.
- El refuerzo de la protección de los trabajadores mediante: amplias posibilidades de transferir personal a la nueva empresa concesionaria de un servicio público, el fortalecimiento del diálogo social en las estructuras, la precisión del Derecho laboral aplicable al personal que trabaja en los trenes, en especial a través de la certificación de este, y la exigencia a los Estados miembros de establecer la responsabilidad social solidaria del licitador y de sus subcontratistas, con el fin de evitar el dumping social.
- La necesaria reciprocidad entre Estados miembros en la apertura de los mercados.

Un período transitorio de aplicación para los Estados miembros muy ampliado (hasta 2029) para dejar a los responsables políticos de la Unión tiempo suficiente para la reflexión y el análisis antes de dar nuevos pasos en la liberalización.

ENMIENDAS

La Comisión de Empleo y Asuntos Sociales pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Varios estudios y cuestionarios muestran que los Estados miembros que han abierto sus mercados de transporte nacional de viajeros, como Suecia y el Reino Unido, han experimentado un crecimiento del mercado ferroviario, acompañado de una mejora de la satisfacción de los viajeros y del personal.

Enmienda 2

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, 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

(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, 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.

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 Europa y salvaguardar al mismo tiempo las normas sociales y las condiciones laborales.***

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Los Estados miembros son responsables de organizar sus mercados laborales para el personal ferroviario. No obstante, deben asegurarse de que la forma en que los organizan no perjudica la calidad del servicio. La legislación de la Unión ya prevé un marco claro para la protección de los trabajadores ferroviarios.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 5

Texto de la Comisión

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

suprimido

de coordinación.

Justificación

El presente considerando no aporta ningún valor añadido a la versión final de este texto. Se trata de un mero recordatorio de la cláusula de aplazamiento de la Directiva refundida que ha conducido a la actual propuesta de la Comisión.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 7

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(7) Es necesario mejorar y potenciar la cooperación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras. 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.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) Las empresas integradas verticalmente nunca dispondrán la independencia necesaria entre el administrador de infraestructuras y la empresa ferroviaria. Como consecuencia, la estructura puede dar lugar a subvenciones cruzadas, lo que supone un obstáculo a la igualdad de condiciones y propicia la distorsión de la competencia.

Enmienda 7

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 actuales estructuras integradas, a fin de evitar la interposición de más trabas administrativas que comprometan el mantenimiento y el incremento de la seguridad.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Teniendo en cuenta la heterogeneidad de las redes en cuanto a su tamaño y densidad y la variedad de estructuras organizativas de las autoridades nacionales y locales o regionales, así como sus respectivas experiencias en el proceso de apertura del mercado, deberá dejarse a cada Estado miembro la flexibilidad suficiente para que organice su red de manera que pueda lograrse una combinación de servicios de libre acceso y servicios cuya prestación tenga lugar en el marco de contratos de servicio público, a fin de garantizar servicios fácilmente accesibles de calidad elevada a todos los viajeros.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 14

Texto de la Comisión

(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.

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 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 ***la calidad del servicio y la disponibilidad —también en las zonas remotas— o*** el equilibrio económico del contrato de servicio público y la aprobación haya sido dada por el organismo regulador competente.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) Para determinar si la calidad de un servicio prestado en el marco del contrato de servicio público se vería comprometida por un servicio prestado libremente en la misma red, los organismos de control han de tomar en consideración los efectos para la red, el mantenimiento de las conexiones, la puntualidad, la disponibilidad, la asequibilidad y la accesibilidad de los servicios prestados en el marco del contrato de servicio público.

Enmienda 11

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 ***que incluya todos los requisitos sociales. El servicio de billetería no debe suponer un obstáculo para las personas con discapacidad, las personas de edad avanzada, las familias o las personas que necesiten un apoyo especial.***

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 bis) Con miras a la realización del espacio ferroviario europeo único y habida cuenta de la competencia en el sector, la Comisión debe apoyar y alentar activamente el diálogo social a escala de la Unión a fin de garantizar que los trabajadores del ferrocarril estén más protegidos a largo plazo contra efectos indeseados de la apertura del mercado y que las condiciones laborales no se deterioren en el sector, además de desarrollar respuestas conjuntas ante los retos derivados de la aplicación del cuarto paquete ferroviario. En este contexto,

deberá prestarse especial atención a la repercusión de la carga psicosocial del cambio en el personal afectado. Para ello, deben establecerse unas condiciones para la apertura de los mercados que incluyan, en particular, la conclusión obligatoria por los Estados miembros de convenios colectivos aplicables en todo su territorio.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Considerando 19 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 ter) La Comisión debe velar por la aplicación íntegra y correcta por los Estados miembros de las disposiciones de la 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 (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario¹, especialmente por lo que respecta a su seguridad.

¹ DO L 195 de 27.7.2005, p. 15.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 19 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 quater) Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben implantar una «cultura justa» en el seno de su cultura de seguridad para alentar activamente al personal a

informar de accidentes, incidentes y percances relacionados con la seguridad sin ser objeto de castigo o discriminación. Una cultura justa permitirá a la industria ferroviaria extraer valiosas lecciones de los accidentes, incidentes y percances y mejorar, de ese modo, la seguridad ferroviaria para trabajadores y pasajeros.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Considerando 19 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 quinquies) El cumplimiento de las normas relativas al tiempo de trabajo, conducción y descanso de los maquinistas de locomotoras es esencial para la seguridad ferroviaria y para una competencia justa. En el marco de un mercado ferroviario europeo abierto con un creciente volumen de operaciones transfronterizas, se debe controlar y garantizar el cumplimiento de los tiempos de trabajo, conducción y descanso. Las autoridades de seguridad nacionales deben ser responsables de comprobar y hacer cumplir estas normas; por su parte, la Comisión debe proponer normas y controles periódicos obligatorios. Sin embargo, esto solo puede lograrse utilizando un dispositivo electrónico a bordo que registre el tiempo de conducción y de descanso de los maquinistas de locomotoras.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Considerando 19 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 sexies) A la luz del desarrollo del espacio ferroviario europeo único y de la apertura del mercado del transporte ferroviario, los Estados miembros deben recurrir a convenios colectivos representativos celebrados entre los interlocutores sociales, sin perjuicio del Derecho nacional ni de los convenios colectivos vigentes, para evitar el dumping social y la competencia desleal.

Enmienda 17

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

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 septies) El personal de a bordo 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 pasajeros que viajan en tren. Una certificación similar a la de los maquinistas de locomotoras resulta útil no solo para garantizar un elevado nivel de titulación y competencias, y reconocer la importancia de esta categoría profesional respecto a la seguridad de los servicios ferroviarios, sino también para facilitar la movilidad de los trabajadores.

Enmienda 18

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

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 octies) La Comisión debe evaluar el impacto de la presente Directiva en la evolución del mercado de trabajo para el personal ferroviario y, si procede, proponer medidas relativas a la certificación del personal ferroviario de a bordo.

Enmienda 19

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

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 nonies) El organismo regulador nacional debe aprobar las disposiciones relativas a la transferencia de personal o solicitar que se modifiquen. En este marco, cabe prever el ejercicio del derecho de renuncia por parte del personal que vaya 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 20

**Propuesta de Directiva
Artículo 1 – punto 1 – letra a
Directiva 2012/34/UE
Artículo 3 – punto 2**

Texto de la Comisión

Enmienda

«(2) "administrador de infraestructuras": todo organismo o empresa que asegure el desarrollo, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en una red; el término "desarrollo" comprende la

«(2) "administrador de infraestructuras": todo organismo o empresa que asegure, ***en particular***, el desarrollo, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en una red; el término

planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura; el término "explotación" abarca todos los elementos del proceso de adjudicación de los surcos ferroviarios, lo que comprende tanto la determinación y evaluación de la disponibilidad de surcos concretos y la adjudicación de estos, como la gestión del tráfico y la tarificación de la infraestructura, incluidas la fijación y el cobro de los cánones; el término "mantenimiento" **comprende** las obras de renovación de la infraestructura y las demás actividades de gestión de activos;».

"desarrollo" comprende la planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura; el término "explotación" abarca todos los elementos del proceso de adjudicación de los surcos ferroviarios, lo que comprende tanto la determinación y evaluación de la disponibilidad de surcos concretos y la adjudicación de estos, como la gestión del tráfico y la tarificación de la infraestructura, incluidas la fijación y el cobro de los cánones; el término "mantenimiento" **comprenderá** las obras de renovación de la infraestructura y las demás actividades de gestión de activos;».

Justificación

La nueva redacción de la definición de «administrador de infraestructuras» clarifica las funciones del administrador, por ejemplo suprimiendo la expresión «en particular» de la definición actual. Con esta supresión, la nueva lista de funciones del administrador pasaría a ser una lista cerrada.

Enmienda 21

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

Justificación

La supresión del punto relativo a la definición de los servicios internacionales resulta problemática para los Estados miembros que poseen fronteras exteriores ferroviarias con terceros países. Existe el riesgo de que surja una laguna jurídica.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 2

Directiva 2012/34/UE

Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. En el artículo 6, se suprime el apartado 2. **suprimido**

Justificación

La supresión de la disposición que permite la organización de los servicios del administrador y los servicios de transporte en el seno de una misma empresa, a pesar de su diferenciación en la contabilidad, va demasiado lejos. La eliminación de esta disposición tendría consecuencias perjudiciales considerables (administrativas, financieras, jurídicas, sociales) para muchas empresas ferroviarias que operan con eficacia y eficiencia en el mercado europeo.

Enmienda 23

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros **garantizarán** que los administradores de infraestructuras desempeñen todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y sean independientes de toda empresa ferroviaria.

Los Estados miembros **tendrán libertad respecto de los medios empleados para garantizar** que los administradores de infraestructuras desempeñen todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y sean independientes de toda empresa ferroviaria.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Con el fin de asegurar la independencia de los administradores de infraestructuras, los Estados miembros garantizarán que estos se organicen en una entidad que sea jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria.

Con el fin de asegurar la independencia de los administradores de infraestructuras, los Estados miembros garantizarán que estos se organicen en una entidad que sea jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria, **respetando los límites**

necesarios para evitar la burocracia entre las entidades y facilitar la inversión en la red, con el objetivo de ofrecer un servicio de calidad sin aumentar los costes de funcionamiento.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva

Artículo 1 - punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

2. Los Estados miembros impedirán, asimismo, que una misma persona física o jurídica esté autorizada, ***directa o indirectamente***:

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) a nombrar a miembros del consejo de vigilancia, del consejo de administración o de otro órgano que represente legalmente a un administrador de infraestructuras y a ejercer al mismo tiempo sobre una empresa ferroviaria un control directo o indirecto o a tener en ella un interés financiero o cualquier otro derecho;

Enmienda

b) a nombrar ***al director general*** y a miembros del consejo de vigilancia, del consejo de administración, ***del comité ejecutivo*** o de otro órgano que represente legalmente a un administrador de infraestructuras y a ejercer al mismo tiempo sobre una empresa ferroviaria un control directo o indirecto o a tener en ella un interés financiero o cualquier otro derecho;

Enmienda 27

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Siempre que no se plantee ningún conflicto de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información comercialmente sensible, el administrador de infraestructuras podrá subcontratar a empresas ferroviarias, o a cualquier otra entidad que actúe bajo su supervisión personal, obras concretas de desarrollo, renovación o mantenimiento en las que conserve el poder de toma de decisiones.

Enmienda

4. Siempre que no se plantee ningún conflicto de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información comercialmente sensible, el administrador de infraestructuras podrá subcontratar a empresas ferroviarias, o a cualquier otra entidad que actúe bajo su supervisión personal, obras concretas de desarrollo, renovación o mantenimiento en las que conserve el poder de toma de decisiones. ***Dichas subcontrataciones respetarán las normas de licitación competitiva y, en su caso, de contratación pública. El administrador de infraestructuras seguirá siendo responsable de las obras subcontratadas.***

Enmienda 28

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En caso de que ***en la fecha de la entrada 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,

Enmienda

5. En caso de que ***los*** administradores de infraestructuras 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,

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.».

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 infraestructuras de las empresas ferroviarias y una estructura integrada.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 ter – apartado 5

Texto de la Comisión

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 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.

Enmienda

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. Las transferencias de personal que pretendan realizarse fuera de los supuestos del apartado 4 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 cooperar con otras entidades que formen parte de la empresa integrada verticalmente en lo relativo al desarrollo de sus sistemas de información, siempre que se garantice la adecuada protección de toda la información sensible en posesión del administrador de infraestructuras.

El organismo regulador aprobará las disposiciones relativas a la aplicación de los párrafos primero y segundo 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.

Justificación

La propuesta de la Comisión es excesivamente prescriptiva. El organismo regulador debe velar por que, por lo que se refiere a locales, sistemas informáticos y personal ajeno a los niveles superiores de dirección, las disposiciones sean tales que garanticen la independencia del administrador de infraestructuras. Estas disposiciones podrán variar de un Estado miembro a otro.

Enmienda 30

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

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, 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 **—*incluidos los representantes de sus trabajadores*—**,

servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y, en su caso, las autoridades regionales y locales. Los representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.

los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y **de los trabajadores del sector ferroviario** y, en su caso, las autoridades regionales y locales y **otros posibles interesados**. 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 31

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 financiera.

Enmienda

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, **accesibilidad**, puntualidad y seguridad de sus redes, la calidad y utilización de sus activos, sus medidas de mantenimiento, renovación, mejora, **cooperación transfronteriza para eliminar cuellos de botella**, inversión y su eficiencia financiera.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6 – letra a bis (nueva)

Directiva 2012/34/UE

Artículo 11 - apartado 1 bis (nuevo)

a bis) se añade el apartado siguiente:

«1 bis. Los Estados miembros podrán restringir el derecho a crear servicios de transporte de viajeros nuevos o modificados en virtud de contratos de servicio público cuando estos contratos nuevos o modificados pongan en peligro el equilibrio económico de los servicios existentes prestados por empresas ferroviarias a las que se haya concedido acceso a la infraestructura ferroviaria con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la presente Directiva.»;

Justificación

Los Estados miembros podrán restringir el derecho a celebrar contratos de servicio público nuevos o modificados si el organismo regulador demuestra el posible impacto económico que tendrán tales contratos en un servicio prestado por un operador de acceso abierto.

Enmienda 33

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6 – letra b

Directiva 2012/34/UE

Artículo 11 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Para determinar si *están* o no en peligro el equilibrio económico, **la disponibilidad y calidad** de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes que dispone el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico, **social y medioambiental** objetivo, **que incluya un análisis de la situación y las condiciones laborales**, y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos.

artículo 38, apartado 4:

En la evaluación para determinar si el equilibrio económico del contrato de servicio público puede verse comprometido, se tendrán en cuenta criterios predefinidos, como el impacto en la rentabilidad de cualquier servicio comprendido 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 modalidades de venta de billetes, la ubicación y el número de paradas, así como los horarios y frecuencias del nuevo servicio propuesto, establecidos por el organismo regulador contemplado en el artículo 55 en cumplimiento de las medidas de aplicación previstas en el apartado 4 del presente artículo. La evaluación demostrará si resultaría afectada la viabilidad de los servicios explotados en el marco del contrato de servicio público. Se considerará comprometido el equilibrio si puede demostrarse que está en riesgo la viabilidad económica de la explotación de dichos servicios públicos con un nivel de calidad razonable.

De acuerdo con esta evaluación y con la decisión del organismo regulador pertinente, los Estados miembros podrán autorizar, modificar o denegar el derecho de acceso al servicio de transporte de viajeros solicitado, de conformidad con el análisis económico y con el Derecho de la Unión, así como con los principios de igualdad y no discriminación. Esta tarea la realizarán el organismo u organismos reguladores 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:

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 34

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 y en la Directiva 2010/40/UE, 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. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1371/2007 y en la Directiva 2010/40/UE, los Estados miembros **exigirán** 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 35

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7 bis (nuevo)

Directiva 2012/34/UE

Artículo 15 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. *En el artículo 15, el texto del apartado 1 se sustituye por el siguiente:*

«1. *La Comisión adoptará las disposiciones necesarias para llevar a cabo un seguimiento de las condiciones técnicas, económicas y laborales, y de la evolución del mercado del transporte ferroviario de la Unión.».*

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7 ter (nuevo)

Directiva 2012/34/UE

Artículo 19

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. *El artículo 19 se modifica de la forma siguiente:*

a) *la letra d) se sustituye por el texto siguiente:*

«d) *no hayan sido condenadas por infracciones graves o reiteradas de las obligaciones derivadas del Derecho social o laboral, incluidas las obligaciones derivadas de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo y de los convenios colectivos, así como de las obligaciones derivadas de la normativa aduanera si se trata de una empresa que desea prestar servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros.»;*

b) *se añade la siguiente letra:*

«e) *se ha comprometido a aplicar los convenios colectivos que sean de validez general o habituales en un sector, con arreglo a las prácticas existentes en los Estados miembros en los que la empresa*

se proponga realizar su actividad.».

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 8

Directiva 2012/34/UE

Artículo 38 – apartado 4

Texto de la Comisión

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de 18 meses respecto de la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar el posible impacto económico en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de cinco días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.».

Enmienda

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de 18 meses respecto de la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar el posible impacto económico, ***social y medioambiental*** en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de cinco días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.».

Enmienda 38

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 9

Directiva 2012/34/UE

Artículo 63 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

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 los interlocutores sociales en el correspondiente comité de diálogo social de la Unión.***

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 9

Directiva 2012/34/UE

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

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión investigará también, hasta 2020, si la organización de los mercados laborales nacionales obstaculiza una mayor apertura del mercado, la integración y la calidad de los servicios prestados a los clientes. En caso necesario, la Comisión propondrá nuevas medidas legislativas para garantizar la igualdad de condiciones para todas las empresas ferroviarias.

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 9

Directiva 2012/34/UE

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

Texto en vigor

Enmienda

***A más tardar ...**, la Comisión deberá evaluar el impacto de la presente Directiva sobre el desarrollo del mercado laboral para el personal ferroviario. La Comisión propondrá, si procede, medidas relativas a la certificación del personal ferroviario de a bordo.**

**** DO: Introducir la fecha: 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.***

Enmienda 41

Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Enmienda

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. ***La Comisión elaborará una síntesis anual de estas comunicaciones y la transmitirá, en todas las lenguas de trabajo, al Consejo y al Parlamento.***

Enmienda 42

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

Enmienda

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

Oficial de la Unión Europea.

Oficial de la Unión Europea. *Se consolidará con la Directiva a la que modifica en el plazo de tres meses desde su entrada en vigor.*

PROCEDIMIENTO

Título	Modificación de 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, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias		
Referencias	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 7.2.2013		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	EMPL 7.2.2013		
Ponente de opinión Fecha de designación	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Examen en comisión	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Fecha de aprobación	18.11.2013		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	32 7 3	
Miembros presentes en la votación final	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, Inês Cristina Zuber		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Marita Ulvskog		

28.10.2013

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO REGIONAL

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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 (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Ponente de opinión: Joachim Zeller

BREVE JUSTIFICACIÓN

El ponente de opinión acoge con satisfacción las propuestas de la Comisión de mejorar la calidad y la eficiencia del transporte ferroviario en Europa mediante una reducción de la burocracia y un acceso más fácil al mercado, contribuyendo así a la creación de un mercado interior del ferrocarril. No obstante, en el marco de las amplias consultas realizadas, las partes interesadas a nivel regional y las asociaciones regionales de transportistas han criticado las frecuentes modificaciones sustanciales y refundiciones de los actos jurídicos no ayuden a contar con una legislación estable y fiable.

La propuesta de la Comisión de separar estrictamente la infraestructura y el transporte pasa por alto la situación especial de las múltiples pequeñas y medianas infraestructuras ferroviarias (como las líneas locales, las históricas, las de vía estrecha, las de puertos y las de minas), que casi siempre están organizadas como empresas integradas pero que carecen de importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario europeo. Una estricta separación en esas empresas, que en su mayoría cuentan con menos de cincuenta trabajadores, implicaría un sobrecoste organizativo y empresarial sustancial, solo por la necesaria duplicación de las estructuras de personal. Esto comprometería la existencia de las infraestructuras ferroviarias regionales, dada la casi siempre precaria situación económica de estas.

El ponente de opinión celebra el papel reforzado del administrador de infraestructuras, así como la creación de comités de coordinación para supervisar las actividades de los administradores. A este respecto se debe garantizar la participación sistemática, y no meramente «en su caso», de las entidades locales. Este fortalecimiento debe tener también

como consecuencia que el administrador de infraestructuras sea designado como interlocutor competente para las relaciones con las entidades locales y regionales.

El ponente de opinión respalda asimismo la propuesta de la Comisión de colaboración entre los administradores de infraestructuras en una red europea para hacer realidad la red transeuropea de transportes, algo indispensable para poder solucionar los problemas del transporte transfronterizo.

Asimismo, el ponente de opinión celebra el refuerzo de competencias de los organismos reguladores. No obstante, las entidades locales y regionales necesitan un plazo adecuado para presentar su solicitud de que se revise la valoración del perjuicio para el equilibrio económico de un servicio.

El ponente de opinión acoge con satisfacción la propuesta de que los ingresos del administrador de infraestructuras se dediquen exclusivamente a su propia actividad. En el caso de que siga siendo posible el pago de dividendos, su importe debe estar regulado. No debe permitirse el pago de los dividendos que suponga una transferencia de beneficios. Es desproporcionado que la sola sospecha de infracción ya dé lugar a sanciones y a la restricción de los derechos de acceso al mercado. La exclusión inmediata en caso de sospecha constituiría una sanción preventiva para la empresa y, en definitiva, un perjuicio para la competencia. La prohibición de intercambiar personal directivo entre los administradores de infraestructuras y las empresas de transportes en grupos de empresas también limita desproporcionadamente a las empresas y a sus trabajadores. Además, resulta negativo desde el punto de vista práctico, pues tendría como consecuencia una considerable pérdida de conocimientos técnicos y de años de experiencia profesional.

Con frecuencia, las regiones informan acerca de problemas con la coordinación de los sistemas de expedición de billetes entre las empresas ferroviarias y las autoridades locales competentes, sobre todo en las estaciones operadas por empresas ferroviarias establecidas. Un sistema de expedición de billetes armonizado en un mercado orientado a la competencia contribuirá a la apertura del mercado. La obligación de cooperar en un sistema nacional de información puede hacer más atractivo el transporte público. Las entidades locales y regionales deben participar en dicho sistema.

ENMIENDAS

La Comisión de Desarrollo Regional pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 14

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
(14) La concesión a las empresas ferroviarias de la Unión del derecho de	(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.

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 ***o la calidad del servicio prestado*** y la aprobación haya sido dada por el organismo regulador competente.

Enmienda 2

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 en condiciones de acceso abierto dentro de la misma red, los organismos reguladores deben, en particular, tener en cuenta los efectos de las redes, el mantenimiento de las conexiones y la puntualidad.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Artículo 1 – punto 3 Directiva 2012/34/UE Artículo 7 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. No estarán sujetas a los artículos 7 y 7 bis a 7 quater las empresas integradas verticalmente que gestionen los proyectos de inversión específicos a que se refiere el artículo 32, apartado 3, de la presente

Directiva y en las que dichos servicios compitan directamente con otros modos de transporte.

Justificación

Los «proyectos de inversión específicos» que solo sean rentables a muy largo plazo deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de los artículos 7 y 7 bis a 7 quater.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 bis – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 ***adecuados*** a quien sea en último término el propietario de esa empresa. ***No se permitirá la transferencia total de beneficios o resultados.*** 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.

Justificación

La prohibición de la transferencia de beneficios debe quedar más claramente expresada en el texto. En el caso de que siga siendo posible el pago de dividendos, su importe debe estar regulado. No debe permitirse el pago de los dividendos que suponga una transferencia de beneficios.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 ter – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 **y representantes de las entidades locales y regionales competentes, siempre que no estén ya representadas en el consejo.**

Justificación

Las entidades locales y regionales son actores esenciales del sistema ferroviario. Por este motivo, deben ser asociadas a los órganos de toma de decisiones y de control del administrador de infraestructuras, pues este posee un monopolio natural. Las entidades locales y regionales son el vínculo entre operadores y usuarios finales y conocen muy bien las necesidades de estos últimos.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 ter – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El administrador de infraestructuras

Enmienda

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

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. ***Serán posibles*** las transferencias de personal que pretendan realizarse fuera de los supuestos de la letra c) entre el administrador de infraestructuras y las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente. ***No obstante, los trabajadores afectados estarán obligados a mantener la confidencialidad de los secretos comerciales de sus anteriores actividades, de conformidad con las prácticas del Derecho mercantil.***

Justificación

Es desproporcionado y dudoso desde el punto de vista constitucional limitar la movilidad interna de los trabajadores de un grupo de empresas en esta medida. Los períodos de espera y otras restricciones de información son suficientes para evitar una sustracción indeseada de información sensible entre sociedades filiales. En caso contrario, se produciría una pérdida sustancial de conocimientos técnicos y experiencia profesional.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 ter – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Los miembros de los consejos de

Enmienda

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.

vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y los cargos directivos de este, ***al igual que los miembros de su personal que tengan acceso a informaciones confidenciales***, 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.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quater – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 ***y a las autoridades competentes pertinentes***, así como, en su caso, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.

Justificación

De acuerdo con el principio de subsidiariedad y en vista de las características reales del sistema ferroviario, es necesario asociar a las instituciones locales.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quater – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

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:

suprimido

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.

Justificación

Si no se ha formulado ninguna solicitud de revisión de la independencia o si la Comisión aún no la ha resuelto, no deben imponerse todavía sanciones (como suele suceder en las transacciones jurídicas). Es desproporcionado que baste la sospecha de haber cometido una infracción. A falta de información, son suficientes los instrumentos habituales del procedimiento de infracción. La exclusión inmediata en caso de sospecha constituiría una

sanción preventiva para la empresa y, en definitiva, un perjuicio para la competencia.

Enmienda 10

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

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, 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, *los representantes de los trabajadores del sector ferroviario* y las correspondientes autoridades regionales y locales. Los representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.

Justificación

Las entidades regionales y locales son importantes actores de la política de transportes y, como tales, deben participar sistemáticamente, y no solo «en su caso». Por lo tanto, deben estar incluidas en el comité de coordinación.

Enmienda 11

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 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.

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, ***así como las normas relativas a la consulta regular de los representantes de los usuarios de los servicios de transporte de mercancías y viajeros, consulta que ha de celebrarse como mínimo una vez al año.*** Cada año se redactará un 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.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2012/34/UE

Artículo 7 quinquies – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. El administrador de infraestructuras nombrará de entre su personal a un representante que sea competente para las relaciones con las entidades locales y regionales. Dicho representante deberá poder responder en nombre del administrador de infraestructuras en el plazo de cinco días a las consultas de una entidad territorial local o regional.

Justificación

El refuerzo de las competencias del administrador de infraestructuras debe implicar una mayor responsabilidad en el plano internacional mediante la red del administrador de infraestructuras, pero también en el plano local. A modo de punto de encuentro centralizado, el interlocutor de las entidades locales o regionales debe estar en condiciones de responder rápidamente a sus consultas.

Enmienda 13

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) nº 913/2010 y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE.

Enmienda

1. ***En el plazo de dos años desde la transposición de la presente Directiva***, los Estados miembros ***exigirán*** 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) nº 913/2010 y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE, ***así como la eficiencia de la cooperación regional transfronteriza en el transporte ferroviario.***

Justificación

La red de administradores europeos de infraestructuras ofrece la posibilidad de afrontar correctamente los problemas del transporte transfronterizo. A este respecto, debe asociarse a las entidades locales.

Enmienda 14

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 podrá, *si procede, formular propuestas legislativas para mejorar la cooperación entre los administradores de infraestructuras que sean miembros* de la red.».

Enmienda 15

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 de ese contrato o contratos.».

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, *o deteriore la calidad del servicio prestado.*».

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – punto 6 – letra b
Directiva 2012/34/UE
Artículo 11 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

«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:

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, **teniendo en cuenta el efecto acumulado de los servicios prestados en condiciones de acceso libre**. Esta tarea la realizarán cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro **de los dos meses siguientes** 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:

Enmienda 17

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 y en la Directiva 2010/40/UE, 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

Enmienda

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1371/2007 y en la Directiva 2010/40/UE, los Estados miembros **exigirán** 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, **cuando se establezcan**, 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.

gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros. ***Los representantes de las entidades locales y regionales serán parte integrante de dicha persona jurídica o asociación y participarán plenamente en sus tomas de decisiones.***

Justificación

Con frecuencia, las regiones informan acerca de problemas con los sistemas de expedición de billetes en las estaciones operadas por empresas ferroviarias establecidas. Las regiones pretenden armonizar el sistema de expedición de billetes en un mercado orientado a la competencia. La obligación de cooperar en un sistema nacional de información puede ayudar a hacer más atractivo el transporte público. A este respecto, las entidades locales deben participar en los órganos de gestión de dicho sistema.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 8

Directiva 2012/34/UE

Artículo 38 – apartado 4

Texto de la Comisión

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de **18** meses respecto de la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar el posible impacto económico en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de cinco días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra

Enmienda

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de **12** meses respecto de la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar el posible impacto económico en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de cinco días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra

autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.».

autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.».

Enmienda 19

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Directiva 2012/34/UE

Artículo 56 – apartado 1 – letras h e i (nuevas)

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. En el artículo 56, apartado 1, se añaden las letras siguientes:

«(h) trabajos de mantenimiento planificados;

(i) trabajos de mantenimiento no planificados.».

PROCEDIMIENTO

Título	Modificación, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, de 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
Referencias	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 7.2.2013
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	REGI 7.2.2013
Ponente de opinión Fecha de designación	Joachim Zeller 19.2.2013
Fecha de aprobación	14.10.2013
Resultado de la votación final	+: 29 –: 0 0: 3
Miembros presentes en la votación final	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Edvard Kožušník, Ivana Maletić

PROCEDIMIENTO

Título	Modificación de 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, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias			
Referencias	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
Fecha de la presentación al PE	30.1.2013			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 7.2.2013			
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Ponente(s) Fecha de designación	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Examen en comisión	8.7.2013	14.10.2013		
Fecha de aprobación	17.12.2013			
Resultado de la votación final	+: -: 0:	27 12 6		
Miembros presentes en la votación final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zéríbi			
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Ivo Strejček			
Fecha de presentación	21.1.2014			