III

(Actos preparatorios)

COMITÉ DE LAS REGIONES

103ª SESIÓN PLENARIA DE LOS DÍAS 7-9 DE OCTUBRE DE 2013

Dictamen del Comité de las Regiones — Cuarto paquete ferroviario

(2013/C 356/16)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

— acoge favorablemente la voluntad de la Comisión Europea de completar el marco reglamentario necesario para la creación de un espacio ferroviario único;

— considera que la liberalización no es un fin en sí mismo, y que el objetivo debe ser mejorar la oferta y la calidad de los servicios. La apertura a la competencia no puede apreciarse sin tener en cuenta también las inversiones en infraestructuras, las condiciones efectivas de funcionamiento del mercado e incluso los aspectos técnicos de interoperabilidad;

— recuerda que el principio de libre administración permite a los entes locales elegir libremente la manera en que desean organizar sus servicios de transporte público. Considera que la introducción de un límite máximo excesivamente bajo para la adjudicación directa constituye una drástica restricción del principio de libre administración de los entes territoriales;

— celebra que se refuerce el papel del administrador de infraestructuras y la creación de comités de coordinación, que estarán encargados de vigilar las actividades de este administrador de infraestructuras reforzado y velarán por la eficacia de todo el sistema. Convendrá asociar a los entes locales de manera sistemática, y no simplemente «en su caso»;

— alienta la rápida creación de una red europea de administradores de infraestructuras, que es indispensable para el buen funcionamiento de un espacio ferroviario único europeo y para la coordinación transfronteriza;

— apoya el refuerzo del papel de la Agencia Ferroviaria Europea, que está encargada, en particular, de apoyar la interoperabilidad técnica y armonizar los procedimientos de seguridad para evitar los problemas importantes creados por las divergencias entre 26 autoridades nacionales.

Ponente	Pascal MANGIN (FR/PPE), consejero regional de Alsacia
Documentos de referencia	Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones relativa al «Cuarto paquete ferroviario: completar el espacio ferroviario europeo único para fomentar la competitividad y el crecimiento europeos» COM(2013) 25 final; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias COM(2013) 26 final; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004 COM(2013) 27 final; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril COM(2013) 28 final; 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) 29 final; Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (Refundición) COM(2013) 30 final; Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (Refundición) COM(2013) 31 final; Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre los progresos realizados hacia la interoperabilidad del sistema ferroviario COM(2013) 32 final; Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre el perfil y las tareas de los otros miembros de la tripulación de los trenes COM(2013) 33 final; Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la aplicación de las disposiciones de la Directiva 2007/58/CE relativas a la apertura del mercado de los servicios ferroviarios internacionales de transporte de viajeros que acompaña a la Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el cuarto paquete ferroviario COM(2013) 34 final.

I. **RECOMENDACIONES POLÍTICAS**

A. ***Obligaciones de servicio público***

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

Observaciones generales

1. acoge favorablemente la voluntad de la Comisión Europea de completar el marco reglamentario necesario para la creación de un espacio ferroviario único;

2. recuerda su punto de vista, expresado en varias ocasiones –por ejemplo sobre la «ecologización del sector del transporte»–, de que uno de los principales objetivos de la política europea de transportes consiste en transferir el transporte de personas y de mercancías, en particular el transporte transfronterizo y el transporte transfronterizo pesado de bienes, desde las carreteras hacia el ferrocarril como el modo más ecológico de transporte, y la UE debe garantizar la consecución de este objetivo mediante medidas adecuadas, si existen suficientes capacidades disponibles para ello;

3. considera que la liberalización no es un fin en sí mismo, y que el objetivo debe ser mejorar la oferta y la calidad de los servicios. La apertura a la competencia no puede apreciarse sin tener en cuenta también las inversiones en infraestructuras, las condiciones efectivas de funcionamiento del mercado e incluso los aspectos técnicos de interoperabilidad;

4. expresa su voluntad de enmarcarse en un planteamiento global que combine proporcionalidad, subsidiariedad y control del mercado por un regulador fuerte. Así pues, el Comité de las Regiones apoya las condiciones de proporcionalidad de los servicios públicos introducidas por la Comisión y el control, por el regulador, de la articulación entre servicios comerciales y servicios públicos;

5. expresa su deseo de que los entes locales y regionales participen plenamente en la preparación y aplicación de las medidas de política ferroviaria que repercutan directamente en los usuarios y en las propias autoridades competentes;

6. considera que una mayor eficacia del sistema ferroviario y, en particular, de los contratos de servicios públicos, redundará en beneficio de los entes territoriales, dadas las fuertes limitaciones presupuestarias y financieras a que están sujetos;

7. recuerda que el principio de libre administración permite a los entes locales elegir libremente la manera en que desean organizar sus servicios de transporte público. Es conveniente, en este sentido, no volver a cuestionar el artículo 5.2, dado que permite recurrir a un operador interno. Considera que la introducción de un límite máximo excesivamente bajo para la adjudicación directa constituye una drástica restricción del principio de libre administración de los entes territoriales;

8. insiste en el carácter asequible que debe revestir el transporte público;

Marco reglamentario

Planes de transporte público

9. pide que los planes de transporte público proporcionen suficiente visibilidad y seguridad a los operadores y usuarios de todos los modos de transporte, a fin de fomentar la intermodalidad. Deberán tener en cuenta los problemas de cohesión social y territorial, así como de desarrollo sostenible;

10. respalda la petición de la Comisión Europea de que los planes de transporte se apliquen a todos los modos de transporte. Los entes locales competentes deberán tener la posibilidad de adaptarlos fácilmente, dados los distintos cambios de circunstancias que podrían afectarles. Por otra parte, conviene alentar y garantizar una cooperación transfronteriza eficaz entre las autoridades competentes, en particular a través de las AECT, a fin de que puedan coordinar sus planes de transporte para los distintos modos;

11. solicita que las obligaciones impuestas a los entes locales para la ejecución de los planes de transporte no generen cargas organizativas o financieras excesivas;

Marco social

12. acoge favorablemente las referencias al marco social. Sin embargo, convendrá precisarlas, para evitar todo riesgo de *dumping* social. Por el contrario, no podrán ser un obstáculo a la mayor competitividad del sector ferroviario, y deberán impulsar la polivalencia del personal;

Métodos de selección de los proveedores

13. señala que la atribución de los contratos de servicio público mediante licitación puede permitir a las autoridades competentes, bajo determinadas condiciones, incrementar la eficacia y realizar ahorros, a cambio de prestaciones equivalentes o incluso mejores;

14. pide, sin embargo, que los entes locales competentes conserven la posibilidad de elegir entre la licitación (apertura parcial o total del contrato de servicio público), la gestión municipal y la adjudicación directa. Para evitar derivas monopolísticas, convendrá establecer un marco más estricto para la adjudicación directa, en particular, fijando criterios de calidad de la prestación, y no solo de precio. El desafío que afrontan las

autoridades organizadoras de los transportes consiste en lograr la transparencia de los precios en cuanto a los servicios prestados en función del grado de competencia que admite el mercado;

15. hace hincapié en que un enfoque flexible para la selección del operador de transporte por las autoridades locales competentes, incluidas las regiones, debe tener en cuenta el nivel de desarrollo del mercado de transporte regional en los distintos Estados miembros;

16. se interroga acerca de la efectividad de la competencia, ya que determinadas licitaciones no son objeto más que de una escasa competencia. Pide a la Comisión que aclare los criterios de una competencia efectiva sobre la base, entre otros criterios, de los costes administrativos que supone responder a las licitaciones o de la duración de los contratos propuestos por las autoridades competentes;

17. insiste en que los operadores ferroviarios que hayan prestado un servicio público también se consideren responsables de la exactitud de la información facilitada en el marco de la licitación convocada para renovar o transferir el contrato, dentro de los límites de la confidencialidad de los negocios;

Acceso al mercado del material rodante

18. reconoce que la adquisición de material rodante puede representar un obstáculo para acceder al mercado;

19. afirma que no desea excluir ningún método para garantizar la cobertura del valor residual de dicho material;

Ayudas estatales

20. recuerda que el Parlamento y el Consejo han manifestado ya que se opondrán a la supresión del artículo 9 del correspondiente Reglamento;

21. se suma a la posición del Parlamento y del Consejo, que se oponen a la obligación sistemática de notificar todas las contribuciones a los servicios públicos de transporte, dadas las características específicas del sector del transporte;

B. ***Apertura de los mercados y gobernanza***

22. considera que, una vez estén estrictamente garantizadas las condiciones de competencia equitativa y de apertura para todas las empresas ferroviarias europeas, así como la ausencia de distorsión de competencia en el mercado, los Estados miembros deberían disponer de cierta libertad para organizar y hacer evolucionar su sistema ferroviario entre el modelo de la separación y el de las empresas integradas;

23. celebra que se refuerce el papel del administrador de infraestructuras, en aras de la racionalización del sistema ferroviario. El administrador de infraestructuras debe facilitar una ventanilla única para acceder a la red, especialmente respecto de las autoridades organizadoras. Por lo tanto, su consejo de administración o consejo de vigilancia deberá incluir un colegio de representantes de las autoridades organizadoras regionales;

24. aprueba la creación de comités de coordinación, que estarán encargados de vigilar las actividades de este administrador de infraestructuras reforzado y velarán por la eficacia de todo el sistema. Convendrá asociar a los entes locales de manera sistemática, y no simplemente «en su caso»;

25. pide que se designen interlocutores en el seno de la administración de infraestructuras, que estarán encargados de las relaciones con los entes locales y regionales;

26. recuerda la obligación de aplicar los principios de proporcionalidad y subsidiariedad; especialmente cuando la Comisión desea atribuirse nuevos poderes de decisión;

27. alienta la rápida creación de una red europea de administradores de infraestructuras, que es indispensable para el buen funcionamiento de un espacio ferroviario único europeo y para la coordinación transfronteriza;

28. insiste en la responsabilización de los administradores de estaciones respecto de los entes locales y regionales. En efecto, las estaciones son unos elementos esenciales del atractivo territorial;

29. recuerda que la liberalización no es un fin en sí mismo, y que el objetivo debe ser mejorar la oferta y la calidad de los servicios. Sin embargo, las experiencias de apertura a la competencia de los mercados ferroviarios interurbanos de pasajeros son aún demasiado limitadas en Europa. Conviene fomentar estas experiencias, protegiendo al mismo tiempo a los servicios públicos y encuadrándolas en el concepto de perjuicio para el equilibrio económico de dichos servicios;

30. señala que es conveniente mantener las disposiciones actuales que permiten a las empresas que ejercen la función de administrador de la infraestructura y a los operadores que prestan servicios locales en una infraestructura ferroviaria específica y de pequeña dimensión continuar sus operaciones en las condiciones existentes. Dicha infraestructura local no podrá rebasar los 150 km;

31. acoge favorablemente las referencias al marco social, aunque considera que será conveniente precisarlas, para evitar todo riesgo de *dumping* social. Por el contrario, no podrán ser un obstáculo a la mayor competitividad del sector ferroviario, y deberán impulsar la polivalencia del personal;

32. apoya la creciente importancia de los organismos de control y fomenta su cooperación a escala europea, especialmente en lo que respecta a la evaluación del perjuicio para el equilibrio económico de un servicio. Los entes locales y regionales también deberán disponer de plazos razonables para presentar denuncias ante el organismo regulador en caso de duda sobre el mantenimiento de dicho equilibrio;

33. recuerda que la emisión de billetes es consustancial a la apertura de los mercados. Es necesario, en este ámbito, mejorar la coordinación entre empresas ferroviarias y con los entes locales y regionales competentes;

34. considera que la exigencia de participación de las empresas que prestan servicios nacionales en un sistema de información nacional sobre la oferta y la emisión de billetes (intermodales) debería hacerse obligatoria, dado que el desarrollo de servicios asociados es un factor esencial de mejora del atractivo del transporte colectivo, y especialmente del transporte ferroviario;

C. ***Pilar técnico***

35. se adhiere al análisis que hace la Comisión de los principales problemas y las limitaciones del marco legislativo europeo vigente relativo a las cuestiones técnicas;

36. apoya el refuerzo del papel de la Agencia Ferroviaria Europea (AFE), con sede en Valenciennes, que está encargada, en particular, de apoyar la interoperabilidad técnica y la armonización de los procedimientos de seguridad, de acelerar la creación de una autorización de entrada en servicio única para los vehículos y de reforzar las competencias de la AFE para evitar los problemas importantes creados por las divergencias entre 26 autoridades nacionales. Las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad podrán seguir aprobando la puesta en circulación de los vehículos que se van a utilizar solo a nivel nacional;

37. pide, sin embargo, que se contemple un período de transición antes de que la AFE sea plenamente operativa para sus nuevas misiones;

38. respalda el objetivo fijado por la Comisión de reducir el número de normas nacionales, suprimiendo las normas redundantes o contrarias a la legislación de la UE y a las especificaciones técnicas de interoperabilidad;

39. apoya varias de las propuestas de la Comisión Europea sobre el papel de la AFE y sobre la creación en su seno de una instancia de recurso. En efecto, la Comisión Europea propone reforzar el papel de la Agencia y convertirla en una ventanilla única decisoria para los vehículos y los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias. Es necesario, por tanto, reforzar y aclarar las competencias de la Agencia, así como sus recursos (financieros y humanos) y sus responsabilidades. Lo mismo se aplica a la Sala de Recurso;

40. pide que el Comité de las Regiones se asocie a la elaboración de los programas de la Agencia Ferroviaria;

41. pide asimismo que no se descuiden los análisis coste/beneficio de las medidas de interoperabilidad y, en particular, sus repercusiones para los entes locales y regionales;

II. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

Enmienda 1

COM(2013) 28 final

Nuevo considerando después del considerando 9

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	El principio de reciprocidad es un medio importante para contrarrestar la perturbación de la competencia; debería aplicarse a las empresas de terceros países que deseen participar en los procedimientos de licitación de la Unión.

Exposición de motivos

Los terceros países no deberían tener la oportunidad de participar en el procedimiento de licitación en los países de la UE mientras no abran sus propios mercados a los Estados miembros.

Enmienda 2

COM(2013) 28 final

Considerando 15

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Adaptarse a la obligatoriedad de los procedimientos de licitación de los contratos de servicio público implica para las empresas ferroviarias disponer de un cierto tiempo adicional que permita la reestructuración interna efectiva y sostenible de las empresas a las que se adjudicaron directamente dichos contratos en el pasado. Por lo tanto, deben adoptarse medidas transitorias para los contratos adjudicados directamente entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento y el 3 de diciembre de 2019.	Adaptarse a ~~la obligatoriedad de~~los procedimientos de licitación de los contratos de servicio público implica para las empresas ferroviarias disponer de un cierto tiempo adicional que permita la reestructuración interna efectiva y sostenible de las empresas a las que se adjudicaron directamente dichos contratos en el pasado. Por lo tanto, deben adoptarse medidas transitorias para los contratos adjudicados directamente entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento y el 3 de diciembre de 2019.

Enmienda 3

COM(2013) 28 final

Considerando 18

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
18. En el contexto de las modificaciones del Reglamento (CE) nº 994/98 (Reglamento de habilitación), la Comisión también propuso una modificación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Con el fin de armonizar el enfoque a los Reglamentos de exención por categorías en el ámbito de las ayudas estatales, y de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 108, apartado 4, y en el artículo 109 del Tratado, la ayuda para la coordinación del transporte o el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, a que se refiere el artículo 93 del Tratado, deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación.	~~18. En el contexto de las modificaciones del Reglamento (CE) nº 994/98 (Reglamento de habilitación), la Comisión también propuso una modificación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Con el fin de armonizar el enfoque a los Reglamentos de exención por categorías en el ámbito de las ayudas estatales, y de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 108, apartado 4, y en el artículo 109 del Tratado, la ayuda para la coordinación del transporte o el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, a que se refiere el artículo 93 del Tratado, deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación.~~

Exposición de motivos

Trasladar a otro texto el principio de la exención de la obligación de notificar las compensaciones significaría modificar todo el sistema económico del Reglamento OSP y pondría en grave peligro la seguridad jurídica de los servicios públicos de transporte de viajeros.

Enmienda 4

COM (2013) 28 final

Artículo 2, letra c)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
c) «autoridad local competente»: toda autoridad competente cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional y que cubra las necesidades de transporte de una aglomeración urbana o un distrito rural;	c) «autoridad local competente»: toda autoridad competente cuyo ámbito geográfico de competencia ~~no sea el nacional y~~no cubra todo el territorio de un Estado miembro o que cubra las necesidades de transporte de una región o aglomeración urbana o un distrito rural, incluido a nivel transfronterizo;

Exposición de motivos

Los términos «no sea el nacional» pueden tener dos significados: que no cubra todo el territorio de un Estado miembro, o que una autoridad competente local pueda tener su territorio en dos o más Estados miembros. Es preciso aclarar la definición para tener en cuenta la posibilidad de que se establezcan autoridades organizadoras con competencias transfronterizas.

Por otra parte, las regiones deberían estar cubiertas por este Reglamento de manera inequívoca.

Enmienda 5

COM (2013) 28 final

Artículo 2, letra e)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
e) Quedan excluidos del ámbito de aplicación de las obligaciones de servicio público todos los servicios públicos de transporte que vayan más allá de lo necesario para obtener efectos de red locales, regionales o subnacionales.	~~e) Quedan excluidos del ámbito de aplicación de las obligaciones de servicio público todos los servicios públicos de transporte que vayan más allá de lo necesario para obtener efectos de red locales, regionales o subnacionales.~~ e) El ámbito de aplicación de las obligaciones de servicio público incluye a todos los servicios públicos de transporte que suscitan efectos de red a nivel local, regional o subnacional, pudiendo proceder estos de la combinación de líneas rentables o no rentables.

Exposición de motivos

Si una línea de transporte regional funciona en condiciones de equilibrio económico o es beneficiaria, deberá poder integrarse en un contrato de servicio público con otras líneas deficitarias, para que su beneficio contribuya a financiar estas líneas y que, en su caso, pueda lograrse una optimización de los recursos técnicos necesarios para la explotación.

Enmienda 6

COM (2013) 28 final

Artículo 2 *bis*, apartado 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
1. Las autoridades competentes establecerán y actualizarán periódicamente los planes de transporte público de viajeros que abarquen todos los modos de transporte pertinentes para el territorio bajo su responsabilidad.	1. Las autoridades competentes establecerán y actualizarán periódicamente los planes de transporte público de viajeros que abarquen todos los modos de transporte pertinentes para el territorio bajo su responsabilidad. Estas obligaciones se aplicarán únicamente a las aglomeraciones de más de 100 000 habitantes.
Estos planes de transporte público deberán definir los objetivos de la política de transporte público y los medios para ejecutarlos que abarquen todos los modos de transporte para el territorio bajo su responsabilidad. Deberán incluir, como mínimo:	Estos planes de transporte público deberán definir los objetivos de la política de transporte público y los medios para ejecutarlos que abarquen todos los modos de transporte para el territorio bajo su responsabilidad. Deberán incluir, como mínimo:
(a) la estructura de la red o de las rutas;	(a) la estructura de la red o de las rutas;
(b) los requisitos básicos que debe cumplir la oferta de transporte público, tales como accesibilidad, conectividad territorial, seguridad, interconexiones modales e intermodales en principales nudos de conexión; ofrecer características tales como horarios de funcionamiento, frecuencia de los servicios y grado mínimo de utilización de la capacidad;	(b) los requisitos básicos que debe cumplir la oferta de transporte público, tales como accesibilidad, conectividad territorial, seguridad, interconexiones modales e intermodales en principales nudos de conexión; ofrecer características tales como los principios horarios y la ~~horarios de funcionamiento~~, frecuencia de los servicios ~~y grado mínimo de utilización de la capacidad~~;

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
(c) las normas de calidad correspondientes a asuntos tales como equipamiento de las paradas y material rodante, puntualidad y fiabilidad, limpieza, servicio e información al cliente, tramitación de quejas y vías de recurso, seguimiento de la calidad del servicio;	(c) las normas de calidad correspondientes a asuntos tales como equipamiento de las paradas y material rodante, puntualidad y fiabilidad, limpieza, servicio e información al cliente, tramitación de quejas y vías de recurso, seguimiento de la calidad del servicio;
(d) los principios en materia de política tarifaria;	(d) los principios en materia de política tarifaria;
(e) los requisitos operativos como transporte de bicicletas, gestión del tráfico, plan de contingencia en caso de perturbaciones.	(e) los requisitos operativos como transporte de bicicletas, gestión del tráfico, plan de contingencia en caso de perturbaciones.;
	(f) las exigencias de cohesión social y territorial.
Al elaborar planes de transporte público, las autoridades competentes deberán tener en cuenta, en particular, las normas aplicables en materia de derechos de los pasajeros, protección social, empleo y protección del medio ambiente.	Al elaborar planes de transporte público, las autoridades competentes deberán tener en cuenta, en particular, las normas aplicables en materia de derechos de los pasajeros, protección social, empleo y protección del medio ambiente, para evitar toda situación de *dumping* en estos ámbitos.
	Los planes de transporte público deberán someterse al organismo de control, para simple consulta, un mes antes de su publicación.
	Las autoridades competentes cooperarán entre ellas a fin de coordinar la información contenida en sus respectivos planes de transporte y elaborarán planes de transporte comunes para los servicios de transporte regionales transfronterizos.
Las autoridades competentes adoptarán los planes de transporte público previa consulta de las partes interesadas pertinentes y los publicarán. A efectos del presente Reglamento, las partes interesadas pertinentes que deben ser tenidas en consideración son, al menos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y, si procede, las organizaciones representativas de viajeros y trabajadores.	Las autoridades competentes adoptarán los planes de transporte público previa consulta de las partes interesadas pertinentes y los publicarán. A efectos del presente Reglamento, las partes interesadas pertinentes que deben ser tenidas en consideración son, al menos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y, si procede, las organizaciones representativas de viajeros y trabajadores.
	Los proveedores de servicios públicos anteriores o existentes tendrán la obligación de facilitar a las autoridades competentes los datos necesarios en el plazo de un mes a partir de la presentación de la petición por dichas autoridades, incluso en el caso de que se trate de autoridades de un Estado miembro vecino.

Exposición de motivos

Los planes de transporte público de viajeros pueden constituir obligaciones gravosas y adicionales pero sin efecto para los trenes de las grandes líneas concertadas de ordenación del territorio. La enmienda sugiere limitar esta obligación a las aglomeraciones de un tamaño determinado.

Dada la complejidad y la volatilidad (que no depende de las autoridades competentes) del horario de explotación, es más realista referirse a principios horarios en el plan de transporte.

En las líneas con poco tránsito, comprometerse a una tasa mínima de utilización de la capacidad podría repercutir negativamente en el servicio público en cuestión y sería, por tanto, contrario al interés de la autoridad competente.

Es preciso fomentar tanto la intermodalidad como la coordinación transfronteriza.

Los planes de transporte público requieren datos precisos sobre el desarrollo de los mercados de los distintos modos de transporte. Los actores del mercado son los que disponen de las principales fuentes de información, por lo que es necesario que las compartan con las autoridades públicas.

Enmienda 7

COM (2013) 28 final

Artículo 2 *bis*, apartado 4

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
El pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberán:	El pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberán:
a) alcanzar los objetivos del plan de transporte público de la forma más rentable;	a) alcanzar los objetivos del plan de transporte público de la forma más eficaz posible ~~rentable~~;

Enmienda 8

COM (2013) 28 final

Artículo 4, apartado 8

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
8. Las autoridades competentes pondrán a disposición de todas las partes interesadas la información pertinente para la preparación de una oferta en el marco de un procedimiento de convocatoria a licitación.	8. Las autoridades competentes pondrán a disposición de todas las partes interesadas la información pertinente para la preparación de una oferta en el marco de un procedimiento de convocatoria a licitación. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias que presten o hayan prestado el contrato de servicio público deberán ayudar a las autoridades competentes a facilitar todos los datos pertinentes. Se considerarán responsables de la exactitud de la información facilitada a la autoridad competente.
Esta documentación incluirá información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos relativos al transporte público de viajeros objeto de la licitación y datos de la infraestructura pertinentes para el funcionamiento de los vehículos o del material rodante exigido a fin de que puedan preparar planes empresariales bien informados. Los gestores de infraestructuras ferroviarias ayudarán a las autoridades competentes a facilitar todas las especificaciones correspondientes a la infraestructura.	Esta documentación incluirá información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos relativos al transporte público de viajeros objeto de la licitación y datos de la infraestructura pertinentes para el funcionamiento de los vehículos o del material rodante exigido a fin de que puedan preparar planes empresariales bien informados. Los gestores de infraestructuras ferroviarias ayudarán a las autoridades competentes a facilitar todas las especificaciones correspondientes a la infraestructura.
El incumplimiento de las disposiciones antes enumeradas estará sujeto a la revisión jurídica prevista en el artículo 5, apartado 7, del presente Reglamento.	El incumplimiento de las disposiciones antes enumeradas estará sujeto a la revisión jurídica prevista en el artículo 5, apartado 7, del presente Reglamento. El operador actual de una línea o una red que sea objeto de una licitación competitiva deberá proporcionar a la autoridad competente los datos necesarios para preparar la oferta de manera gratuita, completa y precisa, especialmente en lo que respecta a la demanda de viajes y los ingresos obtenidos del transporte de viajeros, dentro de los límites de la confidencialidad de los negocios. El antiguo operador y el administrador de infraestructuras deberán reembolsar a los demás operadores cualquier pérdida sufrida como consecuencia de licitaciones convocadas sobre la base de datos incorrectos o incompletos.

Exposición de motivos

Los datos del administrador de infraestructuras no son suficientes porque no incluyen los datos comerciales del operador ferroviario. Los operadores anteriores y/o actuales, especialmente los operadores históricos, deberán facilitar los datos que permitan garantizar un acceso no discriminatorio a la información. Esta coherencia es indispensable, ya que sin ella las autoridades competentes podrían verse confrontadas a unas obligaciones que no podrían cumplir.

Enmienda 9

COM (2013) 28 final

Artículo 5, nuevo apartado tras el apartado 3

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	La autoridad competente podrá excluir a los operadores de terceros países del procedimiento de licitación si estos países no ofrecen procedimientos de licitación a las empresas de los Estados miembros de la Unión.

Exposición de motivos

Los terceros países no deberían tener la oportunidad de participar en el procedimiento de licitación en los países de la UE mientras no abran sus propios mercados a los Estados miembros.

Enmienda 10

COM (2013) 28 final

Artículo 5, apartado 4

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público	4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público
(a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR o menos de 5 000 000 EUR, en el caso de un contrato de servicio público incluido el transporte público por ferrocarril o	(a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR o menos de 5 000 000 EUR, en el caso de un contrato de servicio público incluido el transporte público por ferrocarril o
(b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros o menos de 150 000 kilómetros en el caso de un contrato de servicio público, incluido el transporte público por ferrocarril.	(b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros o menos de ~~150 000~~ 500 000 kilómetros en el caso de un contrato de servicio público, incluido el transporte público por ferrocarril.

Exposición de motivos

El umbral propuesto por la Comisión de 150 000 kilómetros al año para el transporte público por ferrocarril excluye, de facto, toda línea ferroviaria en la que este modo de transporte sería pertinente. El umbral de 500 000 kilómetros permite limitar las excepciones a la norma del procedimiento de licitación a unas líneas únicas de una distancia pertinente para el transporte ferroviario, y con un nivel de servicio sostenible para dicho modo de transporte.

Enmienda 11

COM (2013) 28 final

Artículo 5, nuevo apartado tras el apartado 4

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	La decisión de atribuir directamente los servicios deberá transmitirse en un plazo de dos meses para consulta al organismo de regulación estipulado en el artículo 55 de la Directiva 2012/34/CE.

Exposición de motivos

Este nuevo apartado permite la participación del organismo regulador competente en el proceso de organización del transporte ferroviario, sin limitar las facultades de los entes locales competentes para atribuir directamente servicios a proveedores internos. Al mismo tiempo, este apartado encuadra los requisitos para atribuir directamente los servicios, a fin de evitar situaciones de oligopolio.

Enmienda 12

COM (2013) 28 final

Artículo 5, nuevo apartado tras el apartado 6

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público de transporte ferroviario, con la excepción de otros tipos de transporte por vía férrea, como el metro o el tranvía. A modo de excepción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, la duración de dichos contratos no será superior a diez años, salvo cuando sea de aplicación el artículo 4, apartado 4. No obstante, si el contrato ya hubiera sido objeto de una adjudicación directa y los indicadores de calidad de los servicios presentaran una degradación superior a un promedio del 10 % en el conjunto de la duración del contrato por razones que no escapan al control del operador que presta los servicios públicos, dicho contrato deberá ser objeto de una licitación en el momento de su vencimiento. Seis meses tras la adopción del presente Reglamento, la Comisión Europea definirá la calidad mediante la adopción de actos delegados en función de una serie de indicadores de resultados, entre los cuales figurará la puntualidad.

Exposición de motivos

Conviene restablecer la posibilidad de recurrir a la adjudicación directa, pero limitándola en el tiempo. Si su funcionamiento no fuera satisfactorio, la autoridad competente deberá recurrir automáticamente a la licitación.

Enmienda 13

COM (2013) 28 final

Artículo 5 *bis*, apartado 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
[…]	[…]

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
La autoridad competente podrá cumplir la obligación establecida en el párrafo primero de una de las siguientes maneras:	La autoridad competente podrá cumplir la obligación establecida en el párrafo primero de ~~una de las siguientes~~ diferentes maneras que favorezcan las economías de escala, en particular:
(a) Adquiriendo ella misma el material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público, con el fin de ponerlo a disposición del operador de servicio público seleccionado a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo.	(a) Adquiriendo ella misma el material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público, con el fin de ponerlo a disposición del operador de servicio público seleccionado a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo.
(b) Proporcionando una garantía para la financiación del material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo. Esta garantía puede cubrir el riesgo de valor residual, siempre que se respeten las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda.	(b) Proporcionando una garantía para la financiación del material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo. Esta garantía puede cubrir el riesgo de valor residual, siempre que se respeten las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda.
(c) Comprometiéndose, en el contrato de servicio público, a adquirir el material rodante al final del contrato a precio de mercado.	(c) Comprometiéndose, en el contrato de servicio público, a adquirir el material rodante al final del contrato a precio de mercado.
	(d) Estableciendo cooperaciones con las autoridades locales vecinas a fin de disponer de un mayor fondo de material rodante.
	(e) Solicitando una contribución de su Estado miembro para una de las modalidades de cobertura del valor residual del material rodante.
[…]	[…]

Exposición de motivos

No deberá excluirse ningún método de financiación local (garantía, transferencia, compra directa, etc.). Sin embargo, es importante que los Estados no eludan sus responsabilidades ni puedan trasladar cargas indebidas a los entes locales. El marco legislativo y reglamentario debe permitir fomentar el mercado del material rodante, en particular, alentando las economías de escala y los mecanismos financieros adecuados.

Enmienda 14

COM (2013) 28 final

Artículo 8, apartado 2 *bis*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
«*2 bis.* Los contratos de servicio público para el transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente entre el 1 de enero de 2013 y 2 de diciembre de 2019 podrán continuar hasta la fecha de su expiración. Sin embargo, en ningún caso, podrán continuar después del 31 de diciembre de 2022.».	«*2 bis.* Los contratos de servicio público para el transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento~~el 1 de enero de 2013~~ y el 2 de diciembre de 2019 podrán continuar hasta la fecha de su expiración. Sin embargo, en ningún caso, podrán continuar después del 31 de diciembre de 2022. Esta disposición no se aplicará a los contratos celebrados antes la entrada en vigor del presente Reglamento».

Exposición de motivos

La fecha de entrada en vigor del Reglamento revisado debería ser la fecha de entrada en vigor de los cambios propuestos. En cualquier caso, esto no debe aplicarse a los contratos suscritos con anterioridad.

Enmienda 15

COM (2013) 29 final

Considerando 10

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Los requisitos actuales de la Directiva 2012/34/UE solo contemplan la independencia jurídica, organizativa y de toma de decisiones, lo que no excluye completamente la posibilidad de mantener una empresa integrada siempre que se garanticen esos tres ámbitos de independencia. En lo que respecta a la independencia en la toma de decisiones, es preciso establecer las salvaguardias adecuadas para impedir que la empresa integrada pueda controlar la toma de decisiones del administrador de infraestructuras. Sin embargo, ni siquiera la plena aplicación de esas salvaguardias puede excluir completamente que en el caso de las empresas integradas verticalmente se registren conductas discriminatorias frente a los competidores. En dichas empresas, concretamente, sigue siendo posible el uso de prácticas de subvención cruzada o, cuando menos, puede resultar muy difícil para los organismos reguladores controlar y ejecutar en ellas las salvaguardias necesarias a fin de impedir esas prácticas. Para solucionar estos problemas, la medida más eficaz es la separación institucional entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte.	Los requisitos actuales de la Directiva 2012/34/UE solo contemplan la independencia jurídica, organizativa y de toma de decisiones, lo que no excluye ~~completamente~~ la posibilidad de mantener una empresa integrada siempre que se garantice ~~esos tres ámbitos de~~la independencia entre gestor y operador en las funciones esenciales, 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, las estaciones, las inversiones y el mantenimiento. En lo que respecta a la independencia en la toma de decisiones, es preciso establecer las salvaguardias adecuadas para impedir que la empresa integrada pueda controlar la toma de decisiones del administrador de infraestructuras. ~~Sin embargo, ni siquiera la plena aplicación de esas salvaguardias puede excluir completamente que en el caso de las empresas integradas verticalmente se registren conductas discriminatorias frente a los competidores. En dichas empresas, concretamente, sigue siendo posible el uso de prácticas de subvención cruzada o, cuando menos, puede resultar muy difícil para los organismos reguladores controlar y ejecutar en ellas las salvaguardias necesarias a fin de impedir esas prácticas. Para solucionar estos problemas, la medida más eficaz es la separación institucional entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte.~~

Exposición de motivos

La Comisión parte del postulado ideológico de que la separación total de actividades es la mejor solución. Se trata únicamente de un postulado ideológico que no tiene razón de ser en el proyecto de Directiva, pues este debe ser neutro respecto a esta cuestión.

Enmienda 16

COM (2013) 29 final

Artículo 6, apartado 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
La Comisión propone la supresión del apartado 2 del artículo 6 (de la Directiva 2012/34/UE).	*Modifíquese el apartado 2 del artículo 6 de la Directiva 2012/34/UE como sigue:* Con el fin de evitar costes de transacción desproporcionados, los ~~Los~~ Estados miembros podrán disponer, ~~asimismo~~, que dicha separación suponga la existencia de divisiones orgánicas diferenciadas en el seno de una misma empresa siempre y cuando esta empresa tenga menos de 3 000 trabajadores y sus actividades se limiten al transporte local en una infraestructura de menos de 150 km., ~~o que la gestión de la infraestructura y los servicios de transporte corra a cargo de entidades distintas.~~

Exposición de motivos

En cuanto a la separación institucional entre la gestión de la infraestructura y la actividad de transporte, en el caso de las empresas cuyas actividades se limiten exclusivamente a la prestación de servicios regionales se recomienda mantener las normas actuales. Debe tenerse en cuenta que, en el caso de las pequeñas entidades que prestan servicios en una infraestructura específica, esta separación institucional puede significar una fragmentación importante de las empresas y el aumento de sus costes de operación y, por lo tanto, el aumento de la compensación procedente de fondos públicos.

Enmienda 17

COM (2013) 29 final

Artículo 7, punto 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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 garantizarán que los administradores de infraestructuras desempeñen todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y sean independientes de toda empresa ferroviaria en cuanto a las funciones esenciales, 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, las estaciones, las inversiones y el mantenimiento.
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~~ podrán organizarse como les parezca más conveniente siempre y cuando respeten el principio de subsidiariedad.

Enmienda 18

COM (2013) 29 final

Artículo 7, punto 5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	~~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, l~~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.

Exposición de motivos

Permite volver a un modelo integrado, independientemente de la situación que haya cuando la Directiva entre en vigor.

Enmienda 19

COM (2013) 29 final

Artículo 7 *ter*, apartado 3

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	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 por representantes de los entes locales y regionales competentes, en el caso de que estos no participen ya en el consejo de administración del administrador de infraestructuras.
[…]	[…]

Exposición de motivos

Los entes locales y regionales son agentes de pleno derecho del transporte ferroviario. Como tales, deben ser asociados a las instancias decisorias o de control del administrador de infraestructuras que se beneficia de un monopolio natural. Representan el vínculo entre los operadores y los usuarios finales, cuyas necesidades conocen.

Enmienda 20

COM (2013) 29 final

Artículo 7 *ter*, apartado 5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
5. […] 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 garantizare que no se transmitirá de uno a otro personal ninguna información sensible.	5. […] 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. No obstante, el personal de que se trate estará sujeto a la obligación de secreto profesional respecto de su actividad anterior, conforme a los usos del derecho comercial. ~~si se garantizare que no se transmitirá de uno a otro personal ninguna información sensible~~.

Exposición de motivos

Aplicación del principio de proporcionalidad: el concepto de información sensible es demasiado vago para impedir la movilidad interna dentro de los grupos ferroviarios. Los períodos de carencia y otras murallas chinas serán suficientes para permitir la protección de la información «sensible» entre las filiales de un mismo grupo ferroviario. Sin embargo, como es habitual en el ámbito del derecho comercial, este personal deberá estar sujeto a la obligación del secreto profesional.

Enmienda 21

COM (2013) 29 final

Artículo 7 *ter*, nuevo apartado tras el apartado 7

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	La Comisión Europea deberá adoptar antes del 1 de enero de 2019 disposiciones precisas aplicables a los trabajadores móviles, al objeto de prevenir las prácticas de *dumping* y competencia salarial, contemplando un procedimiento de certificación específico para el personal a bordo.

Exposición de motivos

Conviene evitar en el sector ferroviario las prácticas de *dumping* y competencia salarial que se dan en los sectores del transporte por carretera y marítimo.

Enmienda 22

COM (2013) 29 final

Artículo 7 *quater*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Procedimiento de verificación del cumplimiento	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	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, 7 *bis* y 7 *ter* y si la aplicación de esos requisitos es adecuada para

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias y la ausencia de perturbaciones de la competencia en el mercado.	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, a las autoridades competentes pertinentes así como, en su caso, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.	2. La Comisión podrá requerir que el Estado miembro ~~en el que se halle establecida la empresa integrada verticalmente~~ interesado le facilite en un plazo razonable toda la información que sea necesaria. La Comisión consultará al organismo u organismos reguladores interesados, a las autoridades competentes pertinentes así como, ~~en su caso~~, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.
3. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso que se haya concedido en virtud del artículo 10 a las empresas ferroviarias que formen parte de la empresa integrada verticalmente a la que pertenezca el administrador de infraestructuras considerado, en caso de que la Comisión informe a los Estados miembros de que no se le ha presentado ninguna solicitud en el marco del apartado 1, o en espera de que concluya el examen de la solicitud que se le haya presentado o si decidiere por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 2:	3. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso que se haya concedido en virtud del artículo 10 a las empresas ferroviarias ~~que formen parte de la empresa integrada verticalmente a la que pertenezca el administrador de infraestructuras considerado~~, en caso de que la Comisión informe a los Estados miembros de que no se le ha presentado ninguna solicitud en el marco del apartado 1, o en espera de que concluya el examen de la solicitud que se le haya presentado o si decidiere por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 2:
a) que no se ha dado una respuesta adecuada a las peticiones de información que haya realizado en virtud del apartado 2, o	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	b) que el administrador de infraestructuras considerado no cumple los requisitos establecidos en los artículos 7, 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.	c) que la aplicación de los artículos 7, 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.	La Comisión deberá decidir dentro de un plazo ~~razonable~~ de treinta días hábiles.
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.	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~~ de treinta días hábiles.
	5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, el cumplimiento continuado de los requisitos de los artículos 7, 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.

Exposición de motivos

La Comisión discrimina a las empresas integradas verticalmente. Debería ejercer el mismo control sobre las empresas integradas y las empresas separadas. Al igual que cualquier órgano de control, la Comisión debe respetar unos plazos precisos, a fin de reforzar la seguridad jurídica para todos los agentes.

Enmienda 23

COM (2013) 29 final

Artículo 7 *quinquies*, apartado 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Comité de coordinación	Comité de coordinación
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.	1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras establezcan y organicen un comité de coordinación para cada red, ya sea nacional, regional o local. 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 pertinentes. Los representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.

Exposición de motivos

Los entes regionales y locales son agentes de primer orden de la política de transporte, por lo que es imprescindible que formen parte del comité de coordinación.

Enmienda 24

COM (2013) 29 final

Artículo 7 *sexies*, apartado 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Red Europea de Administradores de Infraestructuras	Red Europea de Administradores de Infraestructuras
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.	1. En los dos años siguientes a la aplicación de la presente Directiva, ~~l~~los Estados miembros ~~garantizarán~~ 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 y la eficacia de la cooperación regional ferroviaria a nivel transfronterizo.
La Comisión será miembro de la red. Como tal, coordinará y apoyará sus tareas y le hará las recomendaciones que sean oportunas. Garantizará, además, la activa cooperación de los administradores de infraestructuras pertinentes.	La Comisión será miembro de la red. Como tal, coordinará y apoyará sus tareas y le hará las recomendaciones que sean oportunas. Garantizará, además, la activa cooperación de los administradores de infraestructuras pertinentes. Como mínimo cada dos años, informará de los progresos de esta red al Comité de las Regiones y a la red de organismos de control contemplada en el artículo 57.

Exposición de motivos

La red europea de administradores de infraestructuras constituye una oportunidad para tratar en el nivel adecuado los problemas transfronterizos. Es preciso que los entes locales participen en dicha red. Asimismo, deberá informarse a la red de reguladores de los progresos realizados por la red de administradores de infraestructuras.

Enmienda 25

COM (2013) 29 final

Nuevo artículo tras el artículo 7 *sexies*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	El administrador de la infraestructura designará en su seno a un representante que estará encargado de las relaciones con los entes locales o regionales. Dicho representante deberá poder responder en un plazo de cinco días, en nombre del administrador de infraestructuras, a las peticiones formuladas por un ente local o regional.

Exposición de motivos

El refuerzo de las competencias de los administradores de infraestructuras deberá ir acompañado de la mayor responsabilización de dichos administradores a nivel internacional, gracias a la red de administradores de infraestructuras, pero también a escala local. Verdadera ventanilla única, el interlocutor de los entes locales y regionales deberá poder responder rápidamente a las preguntas que se le hagan.

Enmienda 26

COM (2013) 29 final

Artículo 10, nuevo apartado tras el apartado 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	A fin de garantizar un acceso no discriminatorio a las estaciones, los administradores de las estaciones y de sus andenes deberán poner a disposición de los operadores y de cualquier candidato un impreso electrónico de reclamación. Los organismos de control y las autoridades competentes recibirán cada año un informe sobre estas reclamaciones.

Exposición de motivos

Es necesario poder evaluar periódicamente el acceso no discriminatorio, especialmente para los entes locales y regionales que tienen interés en que los usuarios dispongan de una oferta de transporte de calidad.

Enmienda 27

COM (2013) 29 final

Artículo 11, apartado 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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:	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~~ 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:

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;	a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;
b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;	b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
c) el administrador de infraestructuras;	c) el administrador de infraestructuras;
d) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público.	d) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público.

Exposición de motivos

Un plazo de un mes es demasiado corto para formular objeciones a un nuevo servicio de transporte que hiciera peligrar el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

Enmienda 28

COM (2013) 29 final

Artículo 13 *bis*, apartado 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Sistemas comunes de información y de billetería integrada	Sistemas comunes de información y de billetería integrada
1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 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.	1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1371/2007 y en la Directiva 2010/40/UE, los Estados miembros ~~podrán~~ 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~~ 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. Un colegio de representantes de los entes locales y regionales participará en los trabajos de esta persona jurídica o esta asociación, y estará plenamente asociado a sus decisiones.

Exposición de motivos

Este artículo constituye el fundamento jurídico que permitirá a las regiones alcanzar su objetivo de armonización del sistema de emisión de billetes en un mercado competitivo. Les brinda la oportunidad de examinar los distintos problemas que han surgido en los sistemas de emisión de billetes en las estaciones administradas por los operadores históricos.

La exigencia de participación de las empresas que prestan servicios nacionales en un sistema de información nacional debería hacerse obligatoria, dado que el desarrollo de servicios asociados es un factor esencial de mejora del atractivo de los modos de transporte colectivo, y especialmente del transporte ferroviario. En este sentido, los entes locales deberán asociarse a los órganos de gobernanza del sistema.

Enmienda 29

COM (2013) 29 final

Artículo 59, nuevo apartado tras el apartado 3

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	Las empresas integradas verticalmente que administren infraestructuras de menos de 150 km o que proporcionen exclusivamente servicios ferroviarios de proximidad no estarán sujetas a los artículos 7 y 7 *bis* a 7 *quater* cuando estos servicios sean objeto de la gestión auxiliar de infraestructuras portuarias marítimas y fluviales, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 13 de la presente Directiva y del transporte de mercancías denominado «short-liner».

Exposición de motivos

Esta enmienda tiene como finalidad excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7 y 7 *bis* a 7 *quater* las pequeñas redes ferroviarias y las actividades de proximidad que permitan responder a necesidades locales poco desarrolladas. Se recuerda asimismo el acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicios.

Enmienda 30

COM (2013) 29 final

Artículo 59, nuevo apartado tras el apartado 3

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	Las empresas integradas verticalmente que administren proyectos de inversión específicos contemplados en el apartado 3 del artículo 32 de la presente Directiva y compitan directamente con otros modos de transporte no estarán sujetas a los artículos 7 y 7 *bis* a 7 *quater*.

Exposición de motivos

En coherencia con otras disposiciones de la Directiva 2012/34/UE, esta enmienda tiene como finalidad excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7 y 7 *bis* a 7 *quater* los casos particulares de los «proyectos de inversión específicos», cuya rentabilidad solo está garantizada a muy largo plazo.

Enmienda 31

COM (2013) 27 final

Considerando 29

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
(29) Con el fin de asegurar de forma efectiva el cumplimiento de las funciones de la Agencia, los Estados miembros y la Comisión deben estar representados en un Consejo de Administración dotado de las competencias necesarias para, por ejemplo, elaborar el presupuesto y aprobar los programas anuales y plurianuales de trabajo.	(29) Con el fin de asegurar de forma efectiva el cumplimiento de las funciones de la Agencia, los Estados miembros y la Comisión deben estar representados en un Consejo de Administración dotado de las competencias necesarias para, por ejemplo, elaborar el presupuesto y aprobar los programas anuales y plurianuales de trabajo, cuestiones todas ellas sobre las que el Comité de las Regiones y los organismos representativos deberán ser consultados.

Exposición de motivos

En el marco del programa de trabajo anual y plurianual de la AFE, se debería consultar a la red de organismos representativos del sector ferroviario y al Comité de las Regiones, dado que a ambos les interesan los resultados y las prioridades del trabajo de la AFE.

Enmienda 32

COM (2013) 27 final

Artículo 33, apartado 5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Las autoridades nacionales responsables de la expedición de las licencias y certificados mencionados en las letras c) y d) del apartado 2 notificarán a la Agencia, en el plazo de un mes, cada decisión relativa a la expedición, renovación, modificación o derogación de tales licencias y certificados.	Las autoridades nacionales responsables de la expedición de las licencias y certificados mencionados en las letras c) y d) del apartado 2 notificarán a la Agencia, en el plazo de un mes, cada decisión relativa a la expedición, renovación, modificación, denegación o derogación de tales licencias y certificados, con justificación motivada de las mismas. La agencia ratificará o revocará cada decisión en el plazo de un mes, dando audiencia a las partes interesadas.

Exposición de motivos

Se trata de evitar que las autoridades nacionales agoten las vías de recurso contra sus decisiones, antes de llegar al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, para lo cual se debiera involucrar a la Agencia Ferroviaria Europea en la ratificación o revocación de decisiones nacionales contrarias al espíritu del Espacio Ferroviario Único Europeo.

Enmienda 33

COM (2013) 27 final

Artículo 48, apartado 5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
5. El Consejo de Administración adoptará y actualizará asimismo, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, un programa de trabajo estratégico plurianual. Se tendrá en cuenta la opinión de la Comisión. El proyecto del programa será objeto de consultas con el Parlamento Europeo y las redes contempladas en el artículo 34. Una vez adoptado, el programa de trabajo estratégico plurianual será remitido a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a las redes contempladas en el artículo 34.	5. El Consejo de Administración adoptará y actualizará asimismo, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, un programa de trabajo estratégico plurianual. Se tendrá en cuenta la opinión de la Comisión. El proyecto del programa será objeto de consultas con el Parlamento Europeo, el Comité de las Regiones y las redes contempladas en el artículo 34. Una vez adoptado, el programa de trabajo estratégico plurianual será remitido a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión, al Comité de las Regiones y a las redes contempladas en el artículo 34.

Exposición de motivos

En el marco del programa de trabajo plurianual de la AFE, también debería consultarse al Comité de las Regiones, puesto que los entes locales y regionales participan en la financiación del material rodante y tienen un interés directo en la mejora de la interoperabilidad y la seguridad.

Enmienda 34

COM (2013) 27 final

Artículo 54, apartado 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
1. Podrá presentarse un recurso ante las Salas de Recurso contra decisiones adoptadas por la Agencia con arreglo a los artículos 12, 16, 17 y 18.	1. Podrá presentarse un recurso ante las Salas de Recurso contra decisiones adoptadas por la Agencia con arreglo a los artículos 12, 16, 17 y 18 o en caso de ausencia de respuesta en los plazos establecidos.

Exposición de motivos

En caso de que la Agencia no actúe ni se pronuncie en los plazos fijados, deberán poder presentarse recursos.

Enmienda 35

COM (2013) 27 final

Artículo 56, apartado 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
1. Durante el examen del recurso, la Sala de Recursos actuará con celeridad. Invitará a las partes, cuantas veces sea necesario, a que presenten, en el plazo que establezca, observaciones sobre las alegaciones de la Sala o sobre comunicaciones de terceras partes en el recurso. Las partes en el recurso estarán autorizadas a presentar sus observaciones oralmente.	1. Durante el examen del recurso, la Sala de Recurso~~s~~ actuará con celeridad. Invitará a las partes, cuantas veces sea necesario, a que presenten, en el plazo que establezca, observaciones sobre las alegaciones de la Sala o sobre comunicaciones de terceras partes en el recurso. Las partes en el recurso estarán autorizadas a presentar sus observaciones oralmente. La Sala de Recurso examinará todas las reclamaciones y, según los casos, solicitará información pertinente y entablará consultas con las partes interesadas en un plazo de un mes desde la recepción de la reclamación. Deberá pronunciarse sobre todas las reclamaciones y adoptará las medidas necesarias para resolver la situación. Asimismo, informará a las partes interesadas de su decisión motivada dentro de un plazo razonable determinado previamente y, en cualquier caso, en un plazo máximo de dos meses después de la recepción de toda la información pertinente. A falta de respuesta de la Agencia en los plazos fijados, la Sala de Recurso podrá expedir un requerimiento judicial, sometido, si fuera necesario, a una sanción pecuniaria.

Exposición de motivos

Es importante detallar los procedimientos y los plazos aplicados por la Sala de Recurso a la hora de examinar las reclamaciones que se le presentan (por ejemplo, debería definirse el momento en que se considera recibida la reclamación, a fin de calcular el plazo una vez iniciado el procedimiento).

Deberían asignarse competencias específicas a la Sala de Recurso para aplicar sus decisiones, como el requerimiento judicial o las sanciones pecuniarias (multas coercitivas), en particular en caso de no actuación dentro de los plazos fijados.

Enmienda 36

COM (2013) 27 final

Nuevo artículo tras el artículo 77

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	1. La Agencia tomará las decisiones de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18 a partir de [dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento]. Hasta esa fecha, los Estados miembros continuarán aplicando las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	2. Durante un período de transición adicional de cuarenta y dos meses a partir de la fecha referida en el apartado 1, los Estados miembros podrán seguir expidiendo certificados y autorizaciones, no obstante lo dispuesto en los artículos 12, 16, 17 y 18, de acuerdo con las condiciones fijadas por la Comisión en las disposiciones de aplicación, de conformidad con el artículo 75. Antes de pronunciarse, la Agencia deberá evaluar si: — ello reduciría el nivel de seguridad ferroviaria, y/o — ello constituiría una discriminación arbitraria o una restricción excesiva de un servicio de transporte ferroviario. La Agencia podrá solicitar a las autoridades nacionales de seguridad pertinentes que modifiquen la decisión, suspendan su aplicación o la revoquen. Si la agencia nacional de seguridad se negara a actuar, la Agencia podrá someter la cuestión a la Comisión y al Comité mencionado en el artículo 75.

Exposición de motivos

Tomando como modelo la fase de transición de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) en materia de responsabilidad para la homologación de los aviones, debería preverse un mecanismo que permita a la AFE contratar progresivamente a personal suplementario y formarlo para que pueda desempeñar las nuevas tareas.

Enmienda 37

COM (2013) 30 final

Nuevo anexo tras el anexo I.2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	3. **Control de los costes**
~~El análisis coste-beneficio de las medidas propuestas tendrá en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:~~	El análisis coste-beneficio de las medidas propuestas tendrá en cuenta, en particular, lo siguiente:
— ~~coste de la medida propuesta,~~	— el coste de la medida propuesta,
— ~~beneficios para la interoperabilidad de la ampliación del ámbito de aplicación a subcategorías particulares de redes y vehículos,~~	— los beneficios para la interoperabilidad de la ampliación del ámbito de aplicación a subcategorías particulares de redes y vehículos,
— ~~reducción de los costes de capital y de las cargas financieras, derivada de las economías de escala y de un mejor aprovechamiento de los vehículos,~~	— la reducción de los costes de capital y de las cargas financieras, derivada de las economías de escala y de un mejor aprovechamiento de los vehículos,
— ~~reducción de los costes de inversión, de mantenimiento y de funcionamiento debido al aumento de la competencia entre fabricantes y empresas de mantenimiento,~~	— la reducción de los costes de inversión, de mantenimiento y de funcionamiento debida a una mayor competencia entre fabricantes y empresas de mantenimiento,
— ~~beneficios en materia de medio ambiente, gracias a las mejoras técnicas introducidas en el sistema ferroviario,~~	— los beneficios medioambientales debidos a las mejoras técnicas introducidas en el sistema ferroviario,
— ~~aumento de la seguridad de funcionamiento.~~	— el aumento de la seguridad de funcionamiento.
~~Además, la evaluación indicará el posible impacto para todos los operadores y agentes económicos participantes~~	Además, la evaluación indicará el posible impacto para todos los operadores y agentes económicos participantes, en particular, los entes locales y regionales.

Exposición de motivos

Convendría reintroducir esta parte de la actual Directiva (anexo I, apartado 4.2), para que se efectúe una evaluación de los costes y beneficios estimados de todas las soluciones técnicas contempladas, para cada especificación técnica de interoperabilidad, al objeto de poner en práctica las soluciones más sostenibles, especialmente para los entes locales y regionales.

Bruselas, 8 de octubre de 2013.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO