

Dictamen del Comité de las Regiones — Espacio ferroviario europeo único

(2011/C 104/12)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

- apoya el enfoque de la Comisión Europea relativo a la apertura de los mercados ferroviarios, al tiempo que destaca que el objetivo no es una competencia desenfrenada, sino una competencia orientada hacia una mayor productividad y un mejor servicio a los clientes del sector ferroviario. La competencia, sin embargo, no es un fin en sí sino un medio, y debe ejercerse en condiciones de plena equidad entre los operadores ferroviarios;
- apoya el desarrollo de redes especializadas (líneas de alta velocidad, transporte de mercancías), pero insiste en los objetivos de cohesión europea y en la necesidad de evitar la creación de una Europa de varias velocidades;
- considera que la futura propuesta de marco común de financiación deberá precisarse, particularmente en cuanto a sus diferencias con respecto a un «fondo único», que el Comité de las Regiones rechaza. Una vía intermedia sería introducir en los nuevos reglamentos de los Fondos Estructurales un mecanismo de señalización de los créditos destinados a los transportes sostenibles que favorezcan especialmente la financiación de las secciones de proyecto prioritarias de las RTE-T, así como los planes de acción de movilidad urbana;
- acoge en principio favorablemente el vínculo que establece la Comisión entre la tarificación modulada del ruido ferroviario y la adopción de la «Euroviñeta» sobre la internalización de los costes externos del transporte por camiones;
- lamenta, en cuanto a la financiación de la infraestructura (artículo 8, artículo 30, anexo VII), que los Estados miembros no tengan la obligación de consultar a los entes territoriales en el marco del desarrollo de la estrategia nacional de las infraestructuras ferroviarias;
- lamenta que la Comisión no adopte un compromiso legislativo vinculante respecto de la separación completa entre administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias.

| | |
|------------------------------|--|
| Ponente: | Michel Delebarre (FR/PSE), Alcalde de Dunkerque |
| Textos de referencia: | <p>Comunicación de la Comisión sobre la creación de un espacio ferroviario europeo único COM(2010) 474 final</p> <p>Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único COM(2010) 475 final</p> |

I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

Comunicación sobre un espacio ferroviario europeo único

1. apoya el enfoque de la Comisión Europea relativo a la apertura de los mercados ferroviarios, al tiempo que destaca que el objetivo no es una competencia desenfrenada, sino una competencia orientada hacia una mayor productividad y un mejor servicio a los clientes del sector ferroviario. La competencia, sin embargo, no es un fin en sí sino un medio, y debe ejercerse en condiciones de plena equidad entre los operadores ferroviarios;

2. reitera su apoyo al refuerzo de la interoperabilidad y la seguridad de los sistemas ferroviarios de la Unión Europea, y la eliminación de cualquier traba legal y/o de infraestructura que dificulten o impidan el transporte ferroviario entre estados miembros. Estos deben ser los ejes prioritarios de las políticas comunitarias en materia de transporte ferroviario, para fomentar así el transporte transnacional entre Estados miembros y contribuir a hacer efectivo el mercado único. En este sentido, vendrá adaptar el papel de la Agencia Ferroviaria Europea a estas prioridades. Además, será conveniente otorgar a la Agencia Ferroviaria Europea competencias de arbitraje y de sustitución eventual de las Autoridades Nacionales de Seguridad de los Estados miembros en caso de litigio de certificación;

3. es favorable a la instauración del principio de «quien contamina paga» y a la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte, a fin de crear un verdadero espacio con condiciones de competencia equitativas (*level playing field*);

4. apoya el desarrollo de redes especializadas (líneas de alta velocidad, transporte de mercancías), pero insiste en los objetivos de cohesión europea y en la necesidad de evitar la creación de una Europa de varias velocidades. En este sentido, las instituciones comunitarias deberán velar por no marginar y potenciar los corredores ferroviarios de aquellas regiones que se encuentran en una situación más periférica en relación a los ejes centrales europeos para de esta manera propiciar condiciones de competitividad equitativas y la cohesión real y efectiva del mercado único;

5. respalda la movilización de recursos adecuados para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria;

6. considera que la futura propuesta de marco común de financiación deberá precisarse, particularmente en cuanto a sus diferencias con respecto a un «fondo único», que el Comité de las Regiones rechaza. En efecto, el Comité no es favorable a la creación de un fondo de este tipo, que, aprovechando, en

particular, los fondos asignados a la política de cohesión, agrupa todos los instrumentos financieros europeos aplicables a las infraestructuras de transporte. En efecto, el movimiento de «traslación» de fondos podría derivar en una pérdida neta de recursos asignados a la política de transportes y, además, podría verse cuestionada la integración de los proyectos de transporte en las estrategias de desarrollo territorializadas. Una vía intermedia sería introducir en los nuevos reglamentos de los Fondos Estructurales un mecanismo de señalización de los créditos destinados a los transportes sostenibles que favorezcan especialmente la financiación de las secciones de proyecto prioritarias de las RTE-T, así como los planes de acción de movilidad urbana;

Propuesta de refundición del primer paquete ferroviario – Desafíos regionales

7. señala, en lo que respecta a las exclusiones del ámbito de aplicación de la legislación (artículo 2), que la Comisión mantiene la exclusión de las empresas ferroviarias que sólo explotan servicios exclusivamente urbanos, suburbanos o regionales (artículo 2), y que esta exclusión es coherente con el Reglamento sobre las obligaciones de servicio público correspondientes al transporte de viajeros en su forma actual;

8. reconoce que los ferrocarriles regionales contribuyen de modo importante al desarrollo local y regional, con lo que se aumenta el poder de atracción de las regiones europeas, se refuerza de modo más sostenible el transporte de mercancías, se fomenta un turismo más respetuoso del medio ambiente y se crean nuevas posibilidades de empleo;

9. celebra, en lo que respecta a los servicios ferroviarios (artículo 13, anexo III), que se incluyan entre las prestaciones mínimas la utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción y las instalaciones de aprovisionamiento de combustible, al objeto de garantizar un acceso no discriminatorio a estos servicios esenciales. Es importante que los explotadores de las infraestructuras garanticen una alimentación eléctrica suficiente para el tráfico previsto y fomen-ten el recurso a energías de tracción de bajo impacto medioambiental;

10. valora positivamente la obligación de separación entre el operador de transporte que ocupe una posición dominante y el explotador de las instalaciones de servicios enumerados en el anexo III. Esta separación permitirá un mejor desarrollo de los mercados ferroviarios locales, e incluso internacionales;

11. celebra que las infraestructuras portuarias vinculadas a actividades ferroviarias se integren en las instalaciones de servicios, cuyo acceso debe ser más transparente y más abierto;

12. se declara favorable a una definición más precisa de las alternativas viables, lo que permitirá a los explotadores de las instalaciones de servicio denegar el acceso cuando exista un servicio similar «en el mismo itinerario en condiciones económicas aceptables»;

13. considera que el organismo de control debe estar en condiciones de arbitrar la asignación de la capacidad para los servicios ferroviarios;

14. pide que se complete el artículo 47, apartado 5 con una disposición por la que se siente el principio de equiparación entre el transporte interior a partir de los puertos y los servicios de transporte de mercancías de carácter internacional;

15. considera que una instalación de servicio deberá beneficiarse de la aplicación del principio de «utilización o pérdida» (*use it or lose it*), es decir, de la obligación de organizar una licitación para designar a un nuevo explotador de la instalación. Igualmente, las instalaciones técnicas de nueva construcción, de mantenimiento o de otro tipo, desarrolladas para un nuevo tipo específico de material rodante, no deberían reservarse a una determinada empresa por un periodo de cinco años;

16. observa, en lo referente al ruido causado por los trenes de mercancías (artículo 31.5 y anexo VIII), que el ruido es el verdadero talón de Aquiles medioambiental del transporte ferroviario. Es objeto de numerosas quejas por parte de los vecinos de las vías de ferrocarriles;

17. confirma que la medida más eficaz para reducir el ruido de los trenes consiste en equipar los vagones con zapatas de frenos «silenciosas». La financiación y la definición técnica de este equipo, sin embargo, son problemáticas;

18. acoge en principio favorablemente el vínculo que establece la Comisión entre la tarificación modulada del ruido ferroviario y la adopción de la «Eurovñeta» sobre la internalización de los costes externos del transporte por camiones; pero observa que, en la fase actual de la propuesta, la tarificación de los costes externos está prevista con carácter obligatorio para el transporte por ferrocarril y facultativamente para el transporte por carretera, lo que puede dar lugar a falseamientos de la competencia;

19. acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de establecer una obligación de tarificación incentivadora para reducir el ruido ferroviario, pero lamenta que la propuesta de la Comisión no condicione la obligación de tarificación incentivadora para reducir el ruido ferroviario a una obligación similar para el transporte de mercancías por carretera; considera, por otra parte, que debe asegurarse que los vehículos poco ruidosos no se vean sometidos de manera permanente a complicados procedimientos administrativos. Una vez cumplido el objetivo de reducción de ruido y que el mantenimiento del procedimiento ya no ofrezca beneficios apropiados a la comunidad, debe ser posible adaptar a una situación determinada un sistema de tarificación de la utilización en función del ruido, o incluso suprimirlo;

20. lamenta, en cuanto a la financiación de la infraestructura (artículo 8, artículo 30, anexo VII), que los Estados miembros no tengan la obligación de consultar a los entes territoriales en

el marco del desarrollo de la estrategia nacional de las infraestructuras ferroviarias. Estas autoridades, además, podrían desarrollar una estrategia local de las infraestructuras ferroviarias por un período de al menos cinco años;

21. apoya la adopción obligatoria de contratos plurianuales entre Estados y administradores de infraestructuras para financiar el mantenimiento y la renovación de las vías. No obstante, es necesario garantizar que las decisiones sobre los intereses públicos asociados a la infraestructura y sobre las características necesarias a ésta sigan siendo competencia de los Estados miembros;

22. lamenta, sin embargo, que los entes territoriales no hayan sido asociados explícitamente a la negociación de tales acuerdos, que tendrán fuertes repercusiones en el estado de sus redes ferroviarias;

23. celebra, en lo que respecta a los candidatos autorizados (artículo 3.12, artículo 44), que se haya ampliado esta noción. Podrán reservar franjas con mayor facilidad organismos que no dispongan de licencias ferroviarias, como cargadores o puertos. Esto debería permitir también el desarrollo de operadores de transporte de mercancías de proximidad (*shortliners*);

Propuesta de refundición del primer paquete ferroviario – Otros desafíos políticos

24. se muestra, en lo referente a la apertura de los mercados y la regulación, generalmente favorable a las medidas dirigidas a reforzar las competencias del regulador, para permitirle controlar mejor el acceso no discriminatorio al mercado ferroviario y fijar incentivos para una prestación de servicios eficiente por parte del administrador de la infraestructura. Esto se aplica también a mantener la posibilidad que tienen actualmente los Estados miembros de fijar tales incentivos mediante medidas reglamentarias. Habida cuenta del creciente carácter multinacional de las problemáticas ferroviarias, es preciso considerar la instauración de un regulador europeo para las cuestiones que competen a varios Estados miembros, en el respeto del principio de subsidiariedad y de las competencias de los reguladores nacionales. En un primer momento, la Comisión podría establecer un Comité Europeo de Reguladores Ferroviarios que tendría como misión resolver, en apelación, los litigios nacionales relativos a la regulación de las redes, y que dispondría de mecanismos jurídicos para imponer a los Estados miembros su aplicación. El Comité de las Regiones considera asimismo que la Comisión debe trabajar de manera más activa para introducir una terminología común de gestión, normas de trabajo comunes y un sistema común de gestión del tráfico con el fin de hacer más eficaz la circulación;

25. lamenta que la Comisión no adopte un compromiso legislativo vinculante respecto de la separación completa entre administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias. En efecto, esta separación permite garantizar mejor el acceso no discriminatorio a la infraestructura, evitando conflictos de intereses entre el administrador de un monopolio natural y uno de sus usuarios; es preciso contar con directrices que determinen claramente a quién corresponde la responsabilidad en materia de acceso a la red y a los andenes, terminales y demás infraestructuras;

26. subraya que la separación completa entre los gestores de infraestructuras y las empresas ferroviarias no puede en ningún caso poner en cuestión el principio recogido en el artículo 345 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, según el cual «los Tratados no prejuzgan en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros»;

27. celebra, en lo referente a la transparencia y tarificación, el refuerzo de la separación contable entre actividades de transporte de mercancías y pasajeros y entre actividades de gestión de la infraestructura y de los servicios de transporte (artículo 6);

28. observa que aún no se han establecido correctamente en la Unión Europea los sistemas de incentivos y de mejora de los resultados (que, sin embargo, ya son obligatorios) previstos para depurar responsabilidades en caso de retraso de un tren;

29. se interroga, sin embargo, sobre el nivel de detalle adaptado en lo referente a los motivos de retraso enumerados en el anexo VIII. Sugiere que se empiece por instaurar unos sistemas obligatorios de mejora de los resultados adaptados a las necesidades y a los recursos de cada administrador de infraestructuras;

30. acoge favorablemente los complementos aportados a las declaraciones sobre la red, especialmente en lo que respecta a los servicios ferroviarios (artículos 27 y 56.2);

31. observa, en lo referente a los actos delegados, que la Comisión Europea propone que se le atribuyan poderes muy importantes al considerar que la mayor parte de los anexos a su propuesta podrán ser objeto de modificación mediante actos delegados (artículo 60). Sin embargo, estos anexos contienen elementos «esenciales» del marco reglamentario ferroviario.

II. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

Enmienda 1

Artículo 6.3

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|--|--|
| Los Estados miembros garantizarán que se lleven y publiquen las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances, por una parte, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y, por otra, en lo que respecta a las actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de mercancías. Los fondos públicos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte en régimen de servicio público deberán figurar por separado para cada contrato de servicio público en las cuentas correspondientes y no se transferirán a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio. | Los Estados miembros garantizarán que se lleven y publiquen las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances, por una parte, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y, por otra, en lo que respecta a las actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de mercancías. Los fondos públicos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte en régimen de servicio público deberán figurar por separado para cada contrato de servicio público en las cuentas correspondientes <u>publicadas</u> y no se transferirán a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio. |

Exposición de motivos

Cuando varios contratos de servicio público están en posesión de la misma empresa sin que esté organizada en forma de filiales locales dedicadas a la gestión de un contrato, no hay actualmente obligación alguna de publicar cuentas separadas. Esta situación puede permitir a la empresa no tener una gestión completamente «estanca» de los distintos contratos de servicio público que ha obtenido, lo que es perjudicial para el control adecuado de la utilización de los fondos públicos.

Enmienda 2

Artículo 8.1

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|---|--|
| Los Estados miembros desarrollarán su infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión. A tal fin, publicarán, a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, una estrategia de desarrollo de la infraestructura ferroviaria destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad, basada en una financiación solvente y sostenible del sistema ferroviario. La estrategia cubrirá un período de al menos cinco años y será renovable. | Los Estados miembros desarrollarán su infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión, <u>garantizando la seguridad, la interoperabilidad y la eliminación de trabas de cualquier tipo al transporte ferroviario entre regiones de estados miembros distintos para lograr de esta manera, la creación de un mercado único, real y efectivo</u> . A tal fin, publicarán, a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva <u>y previa consulta de los entes territoriales afectados</u> , una estrategia de desarrollo de la infraestructura ferroviaria destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad, basada en una financiación solvente y sostenible del sistema ferroviario. La estrategia cubrirá un período de al menos cinco años y será renovable. <u>Los entes territoriales afectados también podrán presentar al Estado su propia estrategia a largo plazo de desarrollo de la infraestructura ferroviaria.</u> |

Exposición de motivos

Los Estados miembros deberían tener la obligación de consultar a los entes locales en el marco del desarrollo de la estrategia nacional de las infraestructuras ferroviarias. Estas autoridades podrían desarrollar, además, una estrategia local de las infraestructuras ferroviarias por un período de al menos cinco años.

Enmienda 3

Artículo 30.3

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|---|---|
| (...) Los Estados miembros consultarán a las partes interesadas al menos un mes antes de la firma del acuerdo y lo publicarán en el plazo de un mes a partir de su celebración. | (...) Los Estados miembros consultarán a las partes interesadas, <u>y en particular a los entes territoriales</u> , al menos un mes antes de la firma del acuerdo y lo publicarán en el plazo de un mes a partir de su celebración. |

Exposición de motivos

Es preciso que los entes territoriales estén estrechamente asociados a la negociación de los acuerdos de financiación plurianuales, que tendrán fuertes repercusiones en el estado de sus redes ferroviarias.

Enmienda 4

Artículo 31.5

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|--|---|
| Cuando la legislación de la Unión permita la tarificación del coste de los efectos sonoros del transporte de mercancías por carretera, se modificarán los cánones de infraestructura de manera que tengan en cuenta el coste de los efectos sonoros causados por la explotación del tren según lo dispuesto en el anexo VIII, punto 2. | <u>Cuando la legislación de la Unión permita la tarificación del coste de los efectos sonoros del transporte de mercancías por carretera, se modificarán los cánones de infraestructura de manera que tengan en cuenta el coste de los efectos sonoros causados por la explotación del tren según lo dispuesto en el anexo VIII, punto 2. Las tasas de utilización de la infraestructura en el transporte de mercancías por ferrocarril deberán tener en cuenta, en el respeto de la igualdad de condiciones de competencia entre todos los modos de transporte, el coste de los efectos del ruido emitido por el tráfico ferroviario y el coste adicional de la instalación de equipos para reducir el ruido en los vagones de mercancías, de conformidad con el anexo VIII, punto 2. El procedimiento podrá adaptarse o suprimirse cuando deje de contribuir de manera adecuada a la reducción del ruido. Conviene incluir las locomotoras cuando los estudios necesarios hayan avanzado lo suficiente.</u> |

Exposición de motivos

Conviene añadir al texto del artículo 31 la necesidad de que en un sistema de tarificación en función del ruido se tengan en cuenta, además de los costes externos de los efectos del ruido, los costes importantes que, para tener un efecto de incentivo suficiente, supone el equipamiento de los vagones de mercancías y las locomotoras.

Enmienda 5

Artículo 47.5

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|--|---|
| En la definición de los criterios de prioridad, recibirán la debida consideración los servicios de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional. | En la definición de los criterios de prioridad, recibirán la debida consideración los servicios de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional <u>y los que conectan los puertos marítimos y el interior</u> . |

Exposición de motivos

El transporte de mercancías desde los puertos hasta los clientes en el interior y a la inversa supone en determinados trayectos una carga superior a la media. Tenerlo en cuenta en la definición de los criterios de prioridad puede constituir un paliativo y contribuir a conectar mejor los puertos marítimos con el interior.

Enmienda 6

Anexo I

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>Lista de los elementos de la infraestructura ferroviaria</p> <p>La infraestructura ferroviaria se compone de los elementos siguientes, siempre que formen parte de las vías principales y de las vías de servicio, con excepción de las que están situadas en el interior de los talleres de reparación del material o de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares:</p> <ul style="list-style-type: none"> — terrenos; — obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etc.; andenes de viajeros y de mercancías; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves; — obras civiles: puentes, tajeadas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.; — pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera; — superestructuras, especialmente: carriles, carriles con garganta y contra-raíles; traviesas y longinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción); — calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera; — instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía; — instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación; — instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes; — edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.; | <p>Lista de los elementos de la infraestructura ferroviaria</p> <p>La infraestructura ferroviaria se compone de los elementos siguientes, siempre que formen parte de las vías principales y de las vías de servicio, con excepción de las que están situadas en el interior de los talleres de reparación del material o de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares:</p> <ul style="list-style-type: none"> — terrenos; — obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etc.; andenes de viajeros y de mercancías; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves; — obras civiles: puentes, tajeadas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.; — pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera; — superestructuras, especialmente: carriles, carriles con garganta y contra-raíles; traviesas y longinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción); — calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera; — instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía; — instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación; — instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes; — edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.; — <u>edificios de las estaciones ferroviarias y sus partes, incluidas instalaciones anexas como salas de espera, puntos de venta para las necesidades del viaje, servicios públicos, taquillas y expendedores automáticos de billetes, oficinas de turismo o puestos de información para los viajeros.</u> |

Exposición de motivos

Las partes de las estaciones ferroviarias relacionadas con el viaje deberían incluirse en el anexo I.

Enmienda 7

Anexo III

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>Servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias (contemplados en el artículo 13)</p> <p>1. El paquete de acceso mínimo comprenderá:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria; b) derecho a utilizar la capacidad concedida; c) utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red; d) control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria; e) utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles; f) instalaciones de aprovisionamiento de combustible, cuando estén disponibles; g) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad. <p>2. ⇒ También se dará acceso ⇔ a las instalaciones de servicio, y al suministro de servicios ⇒ en las siguientes instalaciones ⇔ comprenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción, cuando esté disponible; b) las instalaciones de aprovisionamiento de combustible; a) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, ⇒ incluidas la información sobre viajes y la venta de billetes ⇔; b) las terminales de carga; c) las estaciones de clasificación; d) las instalaciones de formación de trenes; e) las vías de apartado; f) las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas; g) instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias; h) instalaciones de socorro, incluido el remolcado. | <p>Servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias (contemplados en el artículo 13)</p> <p>1. El paquete de acceso mínimo comprenderá:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria; b) derecho a utilizar la capacidad concedida; c) utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red; d) control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria; e) utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles; f) instalaciones de aprovisionamiento de combustible, cuando estén disponibles; g) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad; h) <u>la información que permite la orientación y el acceso a los servicios en las estaciones de viajeros y sus edificios.</u> <p>2. ⇒ También se dará acceso ⇔ a las instalaciones de servicio, y al suministro de servicios ⇒ en las siguientes instalaciones ⇔ comprenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción, cuando esté disponible; b) las instalaciones de aprovisionamiento de combustible; a) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, ⇒ <u>incluidas la información sobre viajes y la venta de billetes</u> ⇔; b) las terminales de carga; c) las estaciones de clasificación; d) las instalaciones de formación de trenes; e) las vías de apartado; f) las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas; g) instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias; h) instalaciones de socorro, incluido el remolcado; i) <u>el sistema de distribución de billetes.</u> |

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) corriente de tracción, ⇒ los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso del equipo de alimentación eléctrica ⇔; b) precalentamiento de trenes de viajeros; c) suministro de combustible ⇒ los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las instalaciones de aprovisionamiento de combustible ⇔; servicio de maniobras y cualquier otro servicio suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso mencionados anteriormente; d) contratos personalizados para: <ul style="list-style-type: none"> — control del transporte de mercancías peligrosas, — asistencia a la circulación de convoyes especiales. <p>4. Pueden ser servicios auxiliares los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) acceso a las redes de telecomunicación; b) suministro de información complementaria; c) inspección técnica del material rodante. | <p>3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) corriente de tracción, ⇒ los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso del equipo de alimentación eléctrica ⇔; b) precalentamiento de trenes de viajeros; c) suministro de combustible ⇒ los cánones abonados por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las instalaciones de aprovisionamiento de combustible ⇔; servicio de maniobras y cualquier otro servicio suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso mencionados anteriormente; d) contratos personalizados para: <ul style="list-style-type: none"> — control del transporte de mercancías peligrosas, — asistencia a la circulación de convoyes especiales. <p>4. Pueden ser servicios auxiliares los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) acceso a las redes de telecomunicación; b) suministro de información complementaria; c) inspección técnica del material rodante. |

Exposición de motivos

La información que permite a los viajeros orientarse y acceder a los servicios en la estación no puede segmentarse por transportista, dado que ello dañaría la coherencia y la legibilidad de dicha información. Si se mantienen los medios de información uniformizados y compartidos, los operadores tendrán la garantía de una buena visibilidad de su servicio sin que existan problemas de reparto de los espacios de acogida general y de fijación de anuncios.

Enmienda 8

Anexo VIII

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|---|--|
| <p>2. Los cánones de infraestructura diferenciados según el ruido contemplados en el artículo 31, apartado 5, cumplirán los requisitos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) El canon se diferenciará según la composición del tren de vehículos, que respetará los valores límites de ruido establecidos por la Decisión 2006/66/CE de la Comisión19 (ETI de ruido); b) Se dará prioridad a los vagones de mercancías; c) La diferenciación según los niveles de emisión de ruido de los vagones de mercancías hará posible la recuperación, dentro de un plazo razonable, de las inversiones necesarias para acondicionar los vagones con la tecnología de frenado de bajo ruido más viable desde el punto de vista económico; | <p>2. Los cánones de infraestructura diferenciados según el ruido contemplados en el artículo 31, apartado 5, cumplirán los requisitos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) El canon se diferenciará según la composición del tren de vehículos, que respetará los valores límites de ruido establecidos por la Decisión 2006/66/CE de la Comisión19 (ETI de ruido); b) <u>Se dará prioridad a los vagones de mercancías. Los cánones de infraestructura diferenciados según el ruido se autorizarán únicamente para los vagones de mercancías;</u> c) La diferenciación según los niveles de emisión de ruido de los vagones de mercancías hará posible la recuperación, dentro de un plazo razonable, de las inversiones necesarias para acondicionar los vagones con la tecnología de frenado de bajo ruido más viable desde el punto de vista económico; |

| Texto propuesto por la Comisión | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>d) Para diferenciar los cánones, podrán tenerse en cuenta otros aspectos, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) el horario, especialmente, para las emisiones de ruido, cuando se trate de un horario nocturno; ii) la composición del tren y sus efectos en el nivel de las emisiones de ruido; iii) la sensibilidad de la zona afectada por las emisiones locales; iv) Otras clases de emisiones de ruido significativamente inferiores a la referida en la letra a); | <p>d) Para diferenciar los cánones, podrán tenerse en cuenta otros aspectos, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) el horario, especialmente, para las emisiones de ruido, cuando se trate de un horario nocturno; ii) la composición del tren y sus efectos en el nivel de las emisiones de ruido; iii) la sensibilidad de la zona afectada por las emisiones locales; iv) Otras clases de emisiones de ruido significativamente inferiores a la referida en la letra a); |

Exposición de motivos

La propuesta de directiva tiene como objetivo posibilitar el gravamen de los costes externos en el transporte ferroviario producidos por el ruido exclusivamente si dicho gravamen es también posible en el transporte por carretera. Solo de este modo se garantizan unas condiciones equitativas entre el transporte por ferrocarril y por carretera.

Este enfoque, no obstante, no es factible, porque la definición de actividad ferroviaria –cuyos efectos sonoros según esa condición pueden repercutirse como costes externos en los cánones de infraestructura– induce a error: el artículo 31, apartado 5, remite al Anexo VIII, punto 2, en el que se remite, con referencia a las emisiones que es necesario tener en cuenta para el cálculo de los cánones, a la Decisión de la Comisión 2006/66/CE (ETI sobre ruido) - DO L 37 de 8 de febrero de 2006, p. 1 (cf. letra a)). La decisión citada especifica en su anexo los valores límites para las emisiones de ruido, pero no solo en los vehículos de transporte de mercancías por ferrocarril, sino también para los vagones de pasajeros.

De ello se deriva que los costes externos de las emisiones de ruido también pueden gravar el transporte de personas por ferrocarril. En el transporte por carretera solo se grava el transporte de mercancías, no el de personas.

La enmienda pretende restablecer unas condiciones de competencia equitativas.

Bruselas, 28 de enero de 2011.

*La Presidenta
del Comité de las Regiones*
Mercedes BRESSO