



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 26.11.2003
COM(2003) 719 final

2002/0022 (COD)
2002/0023 (COD)
2002/0024 (COD)
2002/0025 (COD)

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de conformidad con la letra c) del tercer párrafo del apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE sobre las enmiendas del Parlamento Europeo a la posición común del Consejo respecto al

SEGUNDO PAQUETE FERROVIARIO

con vistas a la adopción

de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, así como la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad

de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 96/48/CE del Consejo y la Directiva 2001/16/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo

del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea la Agencia Ferroviaria Europea

de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CE del Consejo relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios

**POR EL QUE SE MODIFICAN LAS PROPUESTAS DE LA COMISIÓN
de conformidad con el apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE**

2002/0022 (COD)
2002/0023 (COD)
2002/0024 (COD)
2002/0025 (COD)

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de conformidad con la letra c) del tercer párrafo del apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE sobre las enmiendas del Parlamento Europeo a la posición común del Consejo respecto al

SEGUNDO PAQUETE FERROVIARIO

En virtud de la letra c) del apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE, la Comisión debe emitir un dictamen sobre las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en segunda lectura.

En consecuencia, la Comisión emite el dictamen siguiente sobre las enmiendas propuestas por el Parlamento.

1. ANTECEDENTES

Fecha del envío de la propuesta al PE y al Consejo:

[documentos

COM(2002) 21 final – 2002/0022 (COD)

COM(2002) 22 final – 2002/0023 (COD)

COM(2002) 23 final – 2002/0024 (COD)

COM(2002) 25 final – 2002/0025 COD)] : 24.1.2002

Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo: 19.9.2002

Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura: 14.1.2003

Fecha de envío de la propuesta modificada: Nada

Fecha de la adopción de la posición común: 26.6.2003

El 23 de octubre de 2003, el Parlamento adoptó en segunda lectura una resolución que incluía enmiendas a la posición común de cada uno de los textos, es decir:

- 28 enmiendas sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, así como la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad;

- 4 enmiendas sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 96/48/CE del Consejo y la Directiva 2001/16/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo;
- 32 enmiendas sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea la Agencia Ferroviaria Europea;
- 9 enmiendas sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CE del Consejo relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

2. OBJETIVO DE LAS PROPUESTAS

Se trata de cuatro propuestas legislativas vinculadas:

- Una propuesta de **Directiva sobre la seguridad ferroviaria** que trata de la definición de los elementos esenciales de los sistemas de seguridad para el gestor de la infraestructura y para las empresas ferroviarias. Se trata de desarrollar un enfoque común de la seguridad y de establecer un sistema común en lo que respecta a la expedición, el contenido y la validez de los certificados de seguridad. Se trata también de introducir, como en otros sectores, el principio de independencia de los estudios técnicos en caso de accidentes.
- Una **modificación de las Directivas sobre interoperabilidad 96/48/CE y 2001/16/CE**. Además de las adaptaciones requeridas por las anteriores propuestas de directiva de interoperabilidad, se trata esencialmente de garantizar la coherencia de los ámbitos de aplicación entre la red en la que se abrirá acceso y la red a la que deberán aplicarse las normas de interoperabilidad.
- Una propuesta de **Reglamento por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea** que prestará ayuda técnica a los trabajos sobre la interoperabilidad y la seguridad. Sus ámbitos de actividad serían, por una parte, el desarrollo de normas comunes de seguridad y el desarrollo y la gestión de un sistema de control de la seguridad y, por otra parte, la gestión a largo plazo del sistema de establecimiento, registro y control de las especificaciones técnicas de interoperabilidad.
- Una propuesta de **modificación de la Directiva 91/440** para ampliar los derechos de acceso a la infraestructura a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril dentro del Estado miembro y acelerar la apertura del mercado.

3. DICTAMEN DE LA COMISIÓN SOBRE LAS ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

- **Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, así como la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad**

El Parlamento ha adoptado una serie de enmiendas encaminadas a precisar determinadas disposiciones del texto (**enmiendas 1, 12 y 24**) o de sus objetivos (**enmiendas 41, 42 y 7**) y

de su ámbito de aplicación con relación a otros textos comunitarios existentes o en preparación (**enmiendas 2, 5 y 50**).

El Parlamento desea también precisar determinadas disposiciones sobre las normas nacionales de seguridad y su examen a escala comunitaria para comprobar, por un lado, que cumplen los objetivos comunes de seguridad y, por otro lado, que no constituyen una restricción encubierta del acceso al mercado (**enmiendas 3, 46, 47 y 21**).

Las **enmiendas 44, 18 y 25** están encaminadas a mejorar la transparencia de los procedimientos y el acceso a las normas.

Respecto al precio que debe pagarse por el acceso a los centros de formación (**enmienda 48**), la solución propuesta es satisfactoria.

La enmienda 49 es aceptable ya que aporta mayor precisión a las estadísticas sobre accidentes.

La Comisión respalda todas estas enmiendas.

En cambio, la Comisión no puede aceptar la **enmienda 43** ya que se trata de un texto de carácter explicativo sobre el ámbito de aplicación de la Directiva, que tiene mejor cabida en los considerandos, donde ya figura (véase la enmienda 2).

Tampoco es posible aceptar las enmiendas que tienen por objeto elementos que se recogen en otras partes del texto, en textos comunitarios existentes o que se tendrán en cuenta en el proyecto de directiva sobre los permisos de conductor de locomotoras (**enmiendas 31 y 37**).

La Comisión no puede aceptar las **enmiendas 14, 15, 16, 23 y 32**, encaminadas a reducir sistemáticamente los plazos de elaboración de los textos. Estos plazos ya los había acertado considerablemente el Consejo y es importante contar con un calendario realista, adaptado a las posibilidades presupuestarias que se decidirán para la Agencia, y que ésta no se sobrecargue hasta el punto de hacerla inviable de entrada.

Tampoco es posible aceptar la **enmienda 8** ya que la Directiva no tiende a la armonización de las normas, sino a la definición de niveles comunes que hay que respetar, con la posibilidad de que los Estados miembros conserven o fijen un nivel más elevado, siempre que se cumplan los principios de transparencia y no discriminación.

La **enmienda 27** siembra confusión ya que el objeto del artículo es garantizar el acceso a los centros de formación para personal móvil.

- **Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 96/48/CE del Consejo y la Directiva 2001/16/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo**

La Comisión respalda todas las enmiendas del Parlamento sobre este texto.

En primer lugar, las enmiendas del Parlamento están encaminadas a reafirmar el objetivo de la interoperabilidad (**enmiendas 1 y 4**) y a mejorar la coherencia en la redacción de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE (**enmienda 3**).

En segundo lugar, se trata de mencionar, entre las exigencias principales fijadas en las directivas sobre la interoperabilidad, la obligación de disponer en los nuevos trenes de un aparato registrador (**enmiendas 2 y 5**).

- **Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea la Agencia Ferroviaria Europea**

En primer lugar, el Parlamento desea defender la propuesta inicial de la Comisión encaminada a una representación equilibrada del Consejo y de la Comisión así como de las diferentes partes interesadas del consejo de administración de la Agencia (**enmiendas 1, 10 y 33**).

Con vistas a mejorar la transparencia y el carácter abierto de los trabajos de la Agencia, el Parlamento desea la participación de un representante de las organizaciones de trabajadores del sector en los grupos de trabajo de la Agencia que se ocupen de asuntos directamente relacionados con las condiciones de trabajo, la salud y la seguridad del personal (**enmienda 4**). Asimismo, desea que se amplíe la consulta de los agentes sociales sobre las propuestas elaboradas por la Agencia (**enmienda 5**).

Por último, el Parlamento recoge las disposiciones financieras y presupuestarias estándar (**enmiendas 11, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 y 32**) derivadas de la entrada en vigor del nuevo Reglamento financiero el 1 de enero de 2003; estas disposiciones no se pudieron tener en cuenta al elaborarse la posición común¹. También recoge las disposiciones estándar sobre transparencia (**enmiendas 13, 14 y 15**).

La **enmienda 7** es de carácter lingüístico.

La Comisión respalda todas estas enmiendas.

En cambio, la Comisión no puede respaldar la **enmienda 3** ya que plantea dificultades jurídicas en el reparto de responsabilidades entre la Agencia y las diferentes autoridades nacionales. La Comisión no puede aceptar tampoco la **enmienda 6** ya que hace más rígida y burocratiza la interacción entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad y los organismos de investigación, cuando el reglamento dispone ya que la agencia se ocupe de dirigir su inclusión en red y su buena cooperación.

Las **enmiendas 8 y 9** tienen por objeto la calificación de los conductores. Dado que la Comisión prepara una propuesta específica al respecto para finales de este año, no es posible aceptar estas enmiendas.

Por último, la Comisión no puede aceptar la **enmienda 12** sobre las lenguas de trabajo de la Agencia, ya que considera que ésta debería servirse sencillamente de las lenguas de trabajo que los profesionales del sector utilizan en la actualidad.

- **Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CE del Consejo relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios**

La propuesta inicial de la Comisión tenía por objeto el transporte de mercancías por ferrocarril. En este ámbito, el Parlamento desea avanzar en el sentido de las propuestas de la

¹ La modificación de los actos constitutivos de las agencias comunitarias se publicó en el Diario Oficial L 245 de 29.9.2003.

Comisión para desembocar en una apertura rápida y completa del mercado para los servicios ferroviarios de transporte de mercancías (**enmienda 1**). El Parlamento desea que el informe sobre la situación de la apertura del mercado, previsto en las directivas actuales para 2005, se mantenga para esa fecha y no se retrase a 2007 y que en él se tenga en cuenta el asunto del tráfico de pasajeros (**enmiendas 3, 4, 9 y 10**).

La Comisión puede aceptar esas enmiendas (debe señalarse que la **enmienda 6** ha perdido su fundamento ya que la enmienda 11 no se ha adoptado).

El Parlamento desea también ocuparse, en el marco de este segundo paquete ferroviario, del asunto de la apertura del mercado para los servicios de transporte de pasajeros. Sobre este particular, la Comisión mantiene su posición ya expresada en primera lectura y no puede aceptar las **enmiendas 2, 7 y 8**.

En primer lugar, la Comisión recuerda que su propuesta modificada de Reglamento sobre la intervención de los Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable², se aplica plenamente al sector ferroviario y contempla la implantación de una competencia regulada mediante la adjudicación de contratos de servicio público o de derechos exclusivos.

Respecto de los demás servicios que no sean objeto de contratos de servicio público o de derechos exclusivos, la Comisión está examinando modalidades de apertura a la competencia con vistas a presentar propuesta en 2003. La apertura basada sencillamente en el libre acceso plantea numerosas dificultades en lo tocante a la protección de los pasajeros, por ejemplo para la integración de los servicios de reserva o para la financiación de los servicios públicos. En ese contexto, debe encontrarse una solución equilibrada y bien regulada y las soluciones propuestas deberán someterse a un análisis detallado de los efectos.

No obstante, la Comisión acoge las enmiendas del Parlamento Europeo sobre la apertura a la competencia del sector de los pasajeros como una señal política fuerte que prestará un apoyo fundamental en la preparación de sus propuestas futuras.

Por último, debe señalarse que la legislación vigente³ permite que agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias obtengan derechos de acceso y tránsito con el fin de explotar servicios internacionales de viajeros. Esta disposición, que casi no se ha utilizado hasta ahora por falta de una regulación suficiente, podría cobrar interés de nuevo con motivo de la incorporación al ordenamiento jurídico de los diferentes Estados miembros, desde el 15 de marzo de 2003, de las Directivas 2001/12/CE⁴, 2001/13/CE⁵ y 2001/14/CE⁶, que establecen un marco preciso, transparente y no discriminatorio para la asignación de las capacidades y la tarificación de las infraestructuras y contemplan la implantación en cada Estado miembro de un organismo de control.

² COM(2002) 107 final, DO C 151E de 25 de junio de 2002, p. 146.

³ Directiva 91/440/CEE – DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁴ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁵ DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

⁶ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

4. CONCLUSIÓN

En virtud del apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE, la Comisión modifica sus propuestas de conformidad con los resultados de la segunda lectura del Parlamento señalados anteriormente.