

Bruselas, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

**con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión
Europea**

sobre la

**posición del Consejo sobre la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del
Consejo sobre la seguridad ferroviaria (Texto refundido)**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo sobre la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. ANTECEDENTES

El 30 de enero de 2013, la Comisión adoptó un paquete global de seis propuestas legislativas para ofrecer mejor calidad y más opciones en los servicios ferroviarios de Europa.

Con el fin de hacer del tren una opción más atractiva para los viajeros y de fomentar el cambio modal es necesario mejorar la calidad y la eficiencia de los servicios. De los escasos fondos públicos se puede obtener una mejor relación calidad-precio y una mayor sostenibilidad.

El paquete también aspira a fomentar la innovación en los ferrocarriles de la UE para satisfacer las expectativas de los usuarios. Esto se hace de tres maneras diferentes e interrelacionadas:

- 1) la apertura de los mercados nacionales de pasajeros a la competencia y la obligatoriedad de licitación para los contratos de servicio público;
- 2) el refuerzo de la independencia de los administradores de infraestructuras de modo que controlen todas las funciones centrales de la red ferroviaria y garanticen para todos la igualdad de acceso al ferrocarril;
- 3) el refuerzo del papel de la Agencia que se convertirá en una «ventanilla única» para expedir las autorizaciones para comercializar vehículos en toda la UE, así como los certificados de seguridad para los operadores.

Fecha de envío de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo
(documento COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD):

31 de enero de 2013

Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:

22 de agosto de 2013

Fecha del dictamen del Comité de las Regiones:

8 de octubre de 2013

Fecha de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura:

26 de febrero de 2014

2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

El principal objetivo de refundir la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva de la seguridad ferroviaria)¹ es simplificar el proceso de concesión de certificados de seguridad a las empresas ferroviarias. Supone cambiar desde el sistema actual de dos partes [parte A (concesión en el Estado miembro en el que la empresa ferroviaria se estableció por primera vez) y parte B (concesión en cada Estado miembro en el que la empresa ferroviaria desea operar)] a otro con un certificado de seguridad único de la UE, válido en toda la Unión.

La propuesta también examina el papel de las autoridades nacionales de seguridad (ANS) y el reparto de responsabilidades entre ellas y la Agencia Ferroviaria Europea («la Agencia»). En virtud de la propuesta, las ANS se centrarían más en la supervisión de las empresas ferroviarias que operen en sus respectivos Estados miembros y en actividades en las que una presencia local pueda ser ventajosa o que exijan conocimientos del idioma local (como las inspecciones y auditorías). La Agencia debe supervisar las actividades, el rendimiento y la organización de las ANS y el rendimiento global en materia de seguridad del sistema.

La Directiva 2004/49/CE ha sido modificada de forma sustancial en el pasado. Con motivo de las nuevas modificaciones, la Comisión propuso una refundición en aras de la claridad.

3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN DEL CONSEJO

El acuerdo político adoptado por el Consejo de Transporte de 10 de diciembre de 2015 apoya los principales objetivos de la propuesta de la Comisión de simplificar el proceso para la concesión de certificados de seguridad. Sin embargo, el acuerdo político difiere de la propuesta de la Comisión en algunos aspectos, a saber, ofrece a las empresas ferroviarias que operen en un único Estado miembro la opción de solicitar un certificado de seguridad bien a la Agencia o bien a la autoridad nacional de seguridad del país. No obstante, en ambos casos, el procedimiento y los criterios de decisión seguirían siendo los mismos.

Aparte de eso, la posición del Consejo:

- aclara el papel y las responsabilidades de los agentes del sistema ferroviario a fin de mejorar el nivel de seguridad, mediante la consolidación de las disposiciones sobre las respectivas funciones de los agentes del sistema ferroviario en el fomento y la mejora de la seguridad ferroviaria (artículo 4). Por otra parte, el Consejo considera que los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben tener una responsabilidad muy importante en relación con la explotación segura del tren y que deben estar obligados a crear sistemas de gestión de la seguridad;
- aclara que la Agencia debe rendir cuentas en el contexto de la expedición de certificados de seguridad. Un nuevo considerando (considerando 27) se añade al texto para recordar el marco jurídico de la responsabilidad de la Agencia, así como

¹ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y 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 (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

para destacar la importancia de una plena cooperación con las ANS en caso de accidente ferroviario. Además, la posición del Consejo dispone que la Agencia sea plenamente responsable del certificado de seguridad único que expida (artículo 10, apartado 6).

- establece un procedimiento de recurso para los solicitantes que refleja la posibilidad de remitir el asunto a un órgano jurisdiccional nacional en caso de desacuerdo con la decisión adoptada por la Agencia, o por una ANS (artículo 10, apartado 12);
- determina con más detalle cómo la Agencia y las ANS han de cooperar a la hora de expedir certificados de seguridad únicos. En el texto del Consejo (artículo 10, apartado 7) se incluye un procedimiento para gestionar las divergencias entre la Agencia y una ANS;
- proporciona información sobre las actividades de supervisión de las autoridades nacionales de seguridad y sobre la forma en que están relacionadas con la certificación. Más concretamente, esta nueva disposición (artículo 17) tiene por objeto garantizar que el nuevo procedimiento de certificación no menoscabará el papel de las autoridades nacionales de seguridad en sus funciones de supervisión a las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras;
- otorga competencias ejecutivas a la Comisión para establecer la estructura de presentación de la información para los informes de investigación de accidentes e incidentes (artículo 24).

La posición del Consejo también incluye nuevas disposiciones relativas a casos específicos y las preocupaciones de algunos Estados miembros. Las nuevas disposiciones en la posición del Consejo son los siguientes:

- autorizar a los Estados miembros a excluir los apartaderos del ámbito de aplicación de las medidas aplicadas con arreglo a la Directiva;
- permitir que los operadores no pertenecientes a la UE lleguen a una estación situada en la UE cercana a la frontera sin certificado de seguridad;
- proporcionar acuerdos específicos de cooperación entre la Agencia y las ANS a la hora de supervisar las redes aisladas del resto de la UE;
- permitir una excepción al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías que pertenezcan a un grupo de vagones de mercancías compartidos con países no pertenecientes a la UE;
- tras realizar un análisis de coste-beneficio, permitir a la Agencia establecer un instrumento que facilite el intercambio de información relativa a la seguridad entre los agentes pertinentes de la cadena ferroviaria;
- fomentar el desarrollo de una cultura de confianza, seguridad y aprendizaje mutuos mediante los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias;
- hacer hincapié en el desarrollo de la cultura de seguridad, más concretamente solicitando a la Agencia una evaluación del desarrollo de una cultura de seguridad que incluya la notificación de sucesos y solicitando a la Comisión que adopte las medidas pertinentes atendiendo a las recomendaciones de la Agencia.

La Comisión, al tiempo que considera que los puntos citados son aceptables, lamenta los siguientes aspectos de la posición del Consejo:

- el plazo de transposición ha aumentado de 2 a 3 años;
- todas las modificaciones introducidas con respecto a las competencias delegadas y de ejecución, incluido el recurso sistemático a la cláusula de ausencia de dictamen, lo que es contrario a la letra y al espíritu del artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b), del Reglamento (UE) n° 182/2011;
- la supresión de la obligación de los Estados miembros de proporcionar a la Comisión información que sea clara y precisa por lo que se refiere a la transposición de directivas en el Derecho nacional, como han reconocido el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, en su Declaración política conjunta sobre los documentos explicativos, de 27 de octubre de 2011.

4. CONCLUSIÓN

La Comisión considera que la actualización de la legislación sobre la seguridad del sistema ferroviario es crucial para alcanzar los objetivos de la introducción de un marco unificado y simplificado de certificación de la seguridad. Ello reduciría significativamente el amplio volumen de normas nacionales en la UE y, lo que es igualmente importante, las principales discrepancias en los procedimientos de certificación de la seguridad de los Estados miembros.

En un espíritu de compromiso, la Comisión acepta la posición adoptada por el Consejo, permitiendo de este modo al Parlamento Europeo adoptar el texto final en segunda lectura conjuntamente con las otras cinco propuestas del cuarto paquete ferroviario. Efectivamente, la Comisión considera que la adopción simultánea de ambos pilares comercial y técnico maximizaría los beneficios en términos de calidad del servicio, eficiencia y competitividad del sector ferroviario.